Deutschland € 12,– | Österreich € 13,80 | Schweiz SFr 19,80 | BeLux € 13,90 |
Niederlande € 15,– | Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 14,50

Umfang
116 Seiten

MIBA ANLAGEN 21

Vier Modellbahnen in Perfektion

H0 im hohen Norden



Nebenbahnen in 0

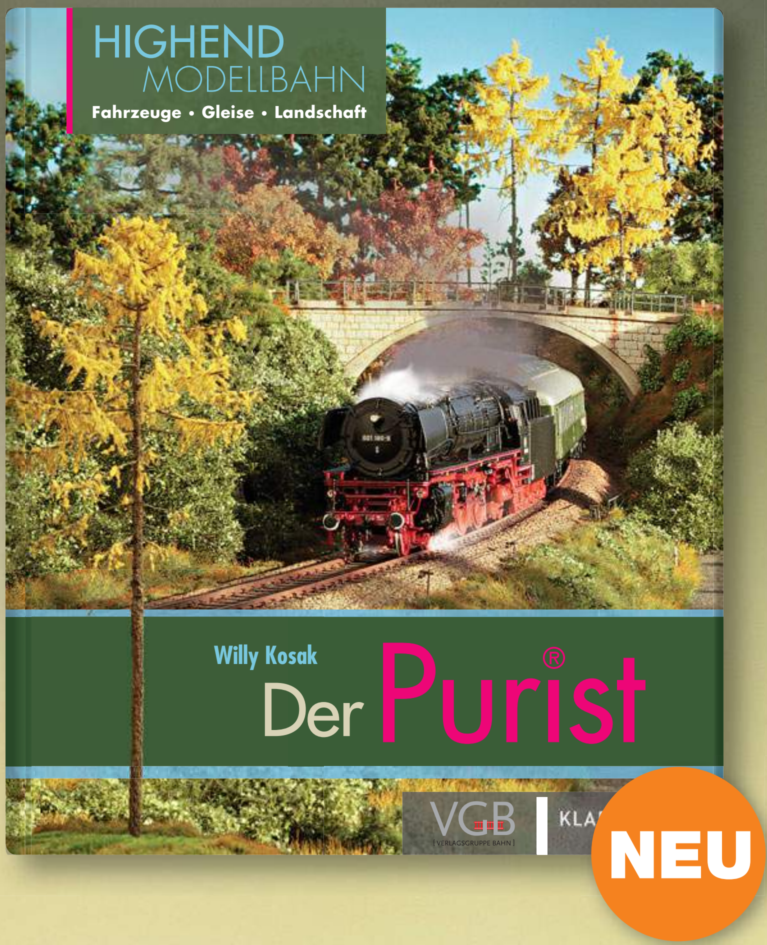


Graubünden in H0m



MIBA-Anlagen 21
ISBN 978-3-89610-655-1
Best.-Nr. 150 87337

FÜR PERFEKTIONISTEN

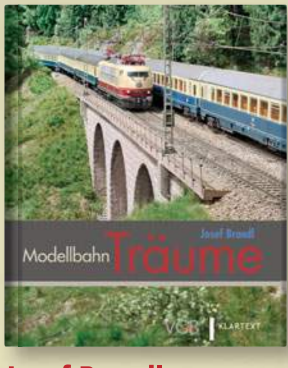


Highend-Modellbahn

„Der Purist“ – damit kann im Modellbahnwesen nur einer gemeint sein: Willy Kosak. Jetzt endlich lässt sich sein fotografisches Schaffen aus vielen Jahrzehnten in einem überaus prachtvollen Band kompakt genießen. Das Buch zeigt in drei Hauptabschnitten, was „Eisenbahn-Modellbau heute“ bedeutet: Gleisbau, der sich kompromisslos am Vorbild orientiert, Fahrzeugbau, dessen Detaillierungstiefe das in H0 Machbare auslotet, und Landschaftsbau, der die Grenze zwischen Natur und ihrer Nachbildung verschwimmen lässt. Das alles erläutert von ausführlichen Texten, sodass alle Bauschritte für den Leser leicht nachvollziehbar sind.

192 Seiten, 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen

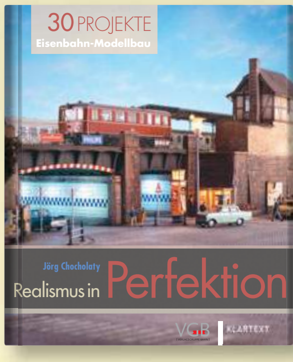
Best.-Nr. 581637 | € 39,95



Josef Brandls Modellbahn-Träume

18 Anlagenporträts mit Planzeichnungen

192 Seiten • Best.-Nr. 581306



Realismus in Perfektion

30 Modellbau-Projekte von Jörg Chocholaty

192 Seiten • Best.-Nr. 581529



Perfekt bis ins Detail

25 Modellbau-Juwelen von Emmanuel Nouaillier

160 Seiten • Best.-Nr. 581408

Jeder Band im Format 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen, je € 39,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

www.facebook.com/vgbahn



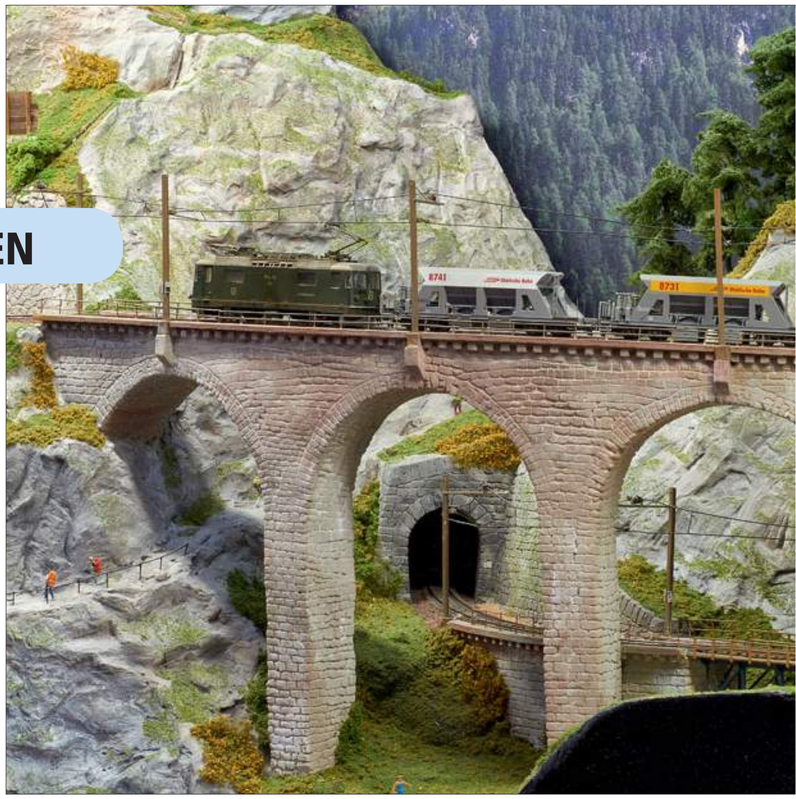
Jan Klein en miniature



Zimmergrosser Kleinbahntraum



Holz auf der Spur



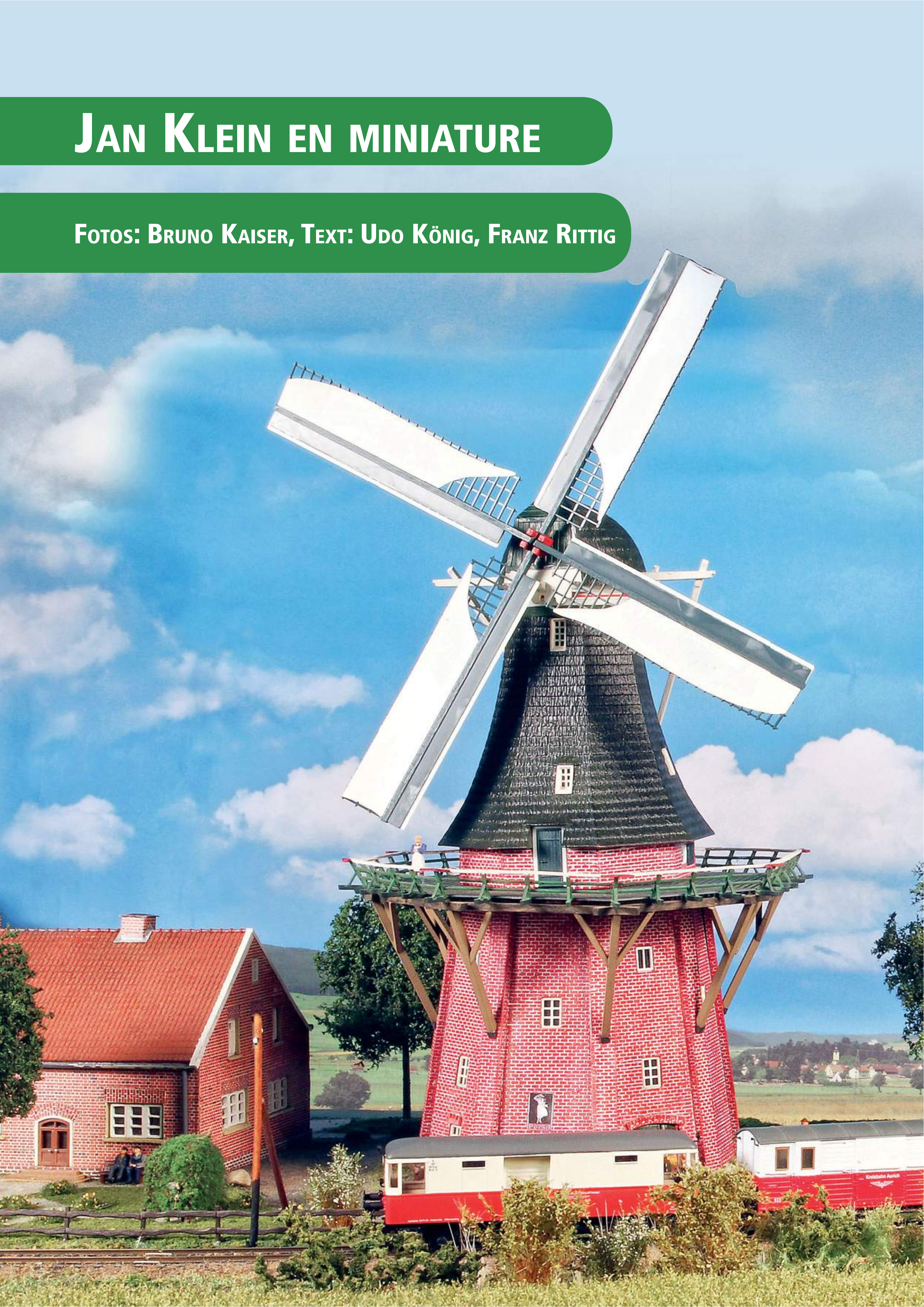
Eine Reise durch Graubünden

ISBN 978-3-89610-655-1

Redaktion: Martin Knaden, Lutz Kuhl, Gerhard Peter, Franz Rittig, Gideon Grimmel
Litho: Fabian Ziegler
Gesamtherstellung: Vogel-Druck, Höchberg

Jan Klein en miniature

Fotos: Bruno Kaiser, Text: Udo König, Franz Rittig



Trotz ihrer Streckenlänge von 84 Kilometern kam die schon 1898 gegründete „Kreisbahn Wittmund–Aurich–Leer“ auch mit ihrer späteren Zweigstrecke von Ogenbargen über Esens nach Bensersiel nie über den Status einer ostfriesischen Kleinbahn hinaus. Im Volksmund „Jan Klein“ genannt, gehört sie inzwischen längst der Vergangenheit an, doch hält eine Modellbahnanlage in Gestalt eines über 100 Meter langen Modularrangements in H0m die Erinnerung an die Schmalspurbahn wach. Streng nach Vorbild gebaut, sorgt „Jan Klein en miniature“ auf Ausstellungen immer wieder für Aufsehen. Begleiten Sie Bruno Kaiser, Udo König und Franz Rittig auf einer Reise mit der alten Kleinbahn Leer–Aurich–Wittmund.

Vielleicht war es der Charme der ostfriesischen Landschaft, die mit weiten Wiesen, alten Windmühlen und abgelegenen Gehöften die meterspurige Kleinbahn so unverwechselbar prägte. Vielleicht waren es aber auch ihre bisweilen merkwürdigen Fahrzeuge. Im großen Foto links die riesige Windmühle von Großefehn, die in mühevollem, doch exzellentem Selbstbau entstand. Selbstbau verkörpert ebenfalls der Triebwagen T 46 (Foto unten), übrigens auch beim Vorbild, wo er 1952 aus einer Draisine entstand. Hier rollt er mit einem farblich passenden Gepäckwagen am Abzweig Ogenbargen durch die Landschaft.







Für den Fernreisenden, der vor gut einem Jahrhundert durch die grünen Weiten Ostfrieslands über Aurich und Wittmund der Nordseeküste zustrebte, begann die Bekanntschaft mit unserer Kleinbahn Leer–Aurich–Wittmund (LAW) oft in Leer, wo er dem Fernzug nach Norddeich entstieg. Gleich neben dem großzügigen Empfangsgebäude der Staatsbahn stand ein Stationsgebäude, das wie ein Pavillon ausschaute und der Kleinbahn gehörte. Vor dem Gebäude endete lediglich ein einziges Gleis, auf dem der kurze, meterspurige Zug nach Aurich mit der winzigen zweiachsigen Dampflok bereits wartete. Erst nachdem sich die kleine Bahn rumpelnd und schlingernd in Bewegung gesetzt und ein beachtliches Stück ihres Wegs zurückgelegt hatte, sah unser Reisender linkerhand den Güterbahnhof mit Ladestraße und Güterboden, einige Ab- und Aufstellgleise sowie die kleine Lokstation mit dem Kohle- und dem zweiständigen Lokschuppen. Anschließend kreuzte die Meterspurbahn niveaugleich (!) die Hauptstrecke nach Emden – eine eisenbahntechnische Kapriole, die aus heutiger Sicht unvorstellbar wäre.

Schon bald darauf tauchte das Züglein in die abgeschiedene Ländlichkeit Ostfrieslands ein und dampfte über die Haltestellen Loga, Logabirum, Brinkum, Holtland, Hesel sowie Stikelkamp (und weitere Dörfer mit uralten klangvollen Namen) Aurich entgegen. Natürlich übersah unser Reisender nicht die typischen Windmühlen, die aus der Landschaft aufragten, und selbstverständlich entgingen ihm weder die riesige Mühle von Großefehn noch die großen Gulfhöfe, die mit ihrem roten Backsteinmauerwerk breit und behäbig im Grün der Flächen hockten.

Dann kam Aurich in Sicht, die „Zentralstation" unserer Kleinbahn mit ihrem großzügigen, meterspurigen



Breit und behäbig hockten die typisch ostfriesischen Gulfhöfe in den Weiten der Landschaft. Ihre Bauweise mit den Krüppelwalmdächern haben die Schöpfer von „Jan Klein en miniature“ am Beispiel dieses offenen Dachstuhls besonders prägnant nachempfunden. Davor brummt ein Schienenbus der Bauart „Wismar“ über die Meterspur.

Kopfbahnhof, der neben umfangreichen Gleisanlagen für den Reise- und Güterverkehr sogar über einen Ringlokschuppen mit Drehscheibe verfügte.

Von Aurich aus ging es in nördlicher Richtung über Ogenbargen Wittmund entgegen. In Ogenbargen zweigte ab 1909 eine Stichstrecke nach Bensersiel ab, wo Anschluss an den Bäderverkehr nach Langeoog bestand.

Ein wenig Geschichte

In ihrer großen Zeit vor dem Ersten Weltkrieg besaß die Bahn 45 Betriebsstellen und zeichnete sich durch einen lebhaften Reise- und Güterverkehr aus, was der Region in ihrer Entwicklung spürbar voranhalf. Dennoch gab es viel Auf und Ab, vor allem nach dem Ersten Weltkrieg.

Ab 1908 firmierte die Kleinbahn als „Kreisbahn Leer-Aurich-Wittmund GmbH“. Sie hatte einen umfangreichen Fahrzeugbestand mit bis zu 14 Dampf- und (wenn auch erst wesentlich später) sechs Diesellokomotiven. Dazu kamen (wiederum zu unterschiedlichen Zeiten) nicht weniger als elf Triebwagen, unter denen sich vier Schienenbusse der Bauart Wismar, drei AEG-Triebwagen und ein Eigenbau tummelten. Insgesamt sind drei Draisinen, 32 Personen- und Packwagen sowie nicht weniger als 71 Güterwagen nachweisbar, zu denen sich Rollwagen und in den letzten Jahren der Bahn noch 33 Rollbockpaare gesellten.

1951 erfolgte die Einstellung des Gesamtverkehrs Ogenbargen–Wittmund; 1967 bzw. 1969 endete der Gesamtverkehr Esens–Bensersiel bzw. Leer–Aurich–Esens; die letzten Tage der Kleinbahn waren gezählt. Heute erinnern nur noch Radwege an die Schmalspurgleise, auf denen einst winzige Dampfloks und originelle Triebwagen durch die flache Landschaft rollten.

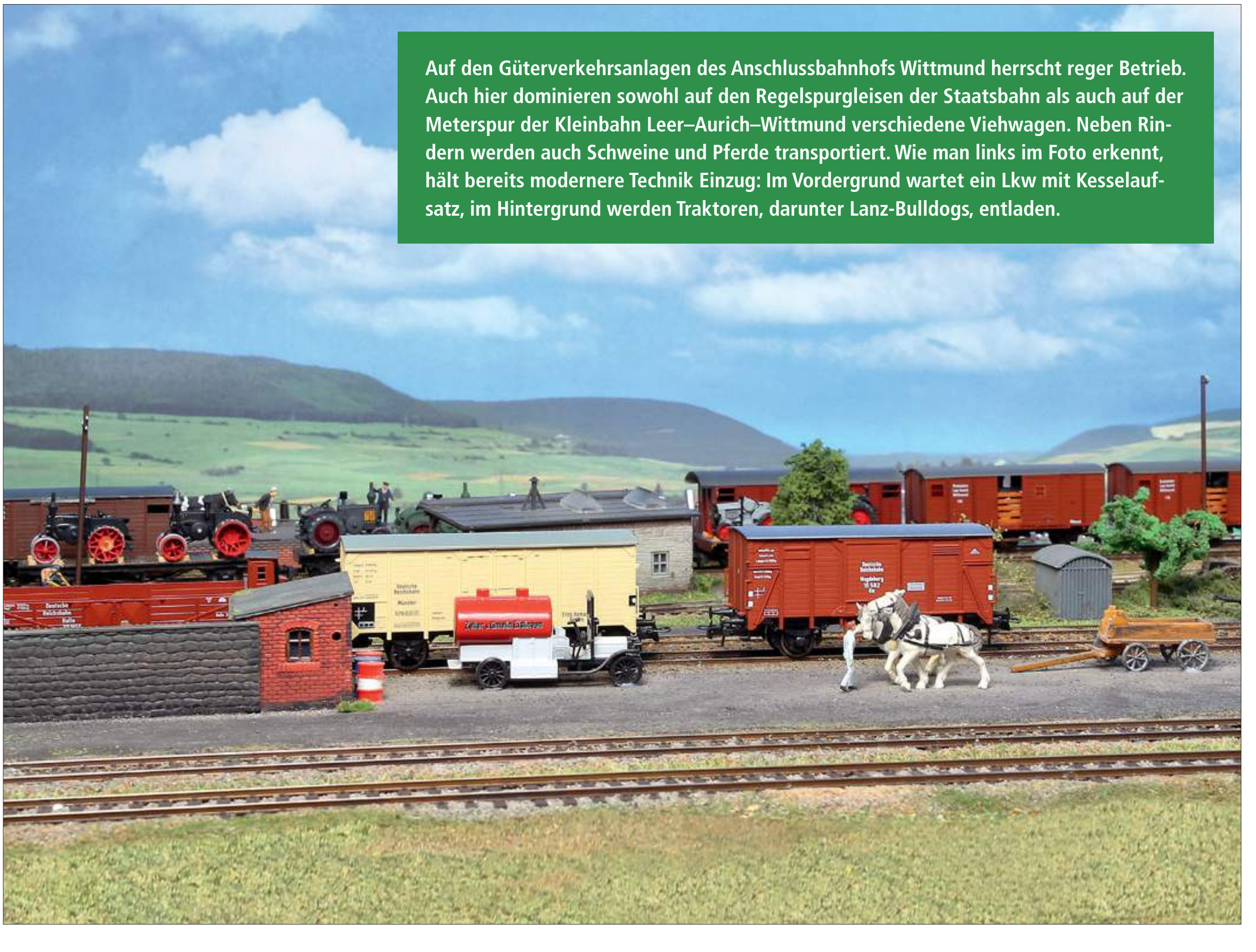


In Wittmund, dem nordöstlichen Endpunkt der Kleinbahn Leer–Aurich–Wittmund, stand ein repräsentatives Empfangsgebäude (Foto oben). Mit den auf das Dachgeschoss begrenzten, doch überlegt und stilvoll angeordneten Ständern, Streben und Riegeln seines Sichtfachwerks hinterließ das Gebäude einen anspruchsvollen Eindruck. Stilverwandte Empfangsgebäude gab es bei der Kleinbahn auch in Aurich, in Großefehn und Esens. Auf der Staatsbahnseite des Bahnhofs Wittmund (unten) steht ein Ganzzug aus Verschlagwagen, die seinerzeit recht zahlreich zu sehen waren und massenhaft Kleinvieh transportierten.





Die rangierende preußische T 3 der Staatsbahn zieht die regelspurigen Verschlagwagen für Kleinvieh aus den Staatsbahngleisen des Bahnhofs Wittmund ab, um sie anschließend über die Rollbockgrube der Kleinbahn zu schieben.



Auf den Güterverkehrsanlagen des Anschlussbahnhofs Wittmund herrscht reger Betrieb. Auch hier dominieren sowohl auf den Regelspurgleisen der Staatsbahn als auch auf der Meterspur der Kleinbahn Leer–Aurich–Wittmund verschiedene Viehwagen. Neben Rindern werden auch Schweine und Pferde transportiert. Wie man links im Foto erkennt, hält bereits modernere Technik Einzug: Im Vordergrund wartet ein Lkw mit Kesselaufsatz, im Hintergrund werden Traktoren, darunter Lanz-Bulldogs, entladen.

Historische Kleinbahnreise

Versetzen wir uns zurück in die einst große Zeit der kleinen Bahn in den erfolgreichen ersten (leider nur etwa anderthalb) Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts. Wir beginnen unsere Kleinbahnreise zur Abwechslung einmal nicht in Leer, wie zu Beginn dieses Berichts geschehen, sondern am nordöstlichen Endpunkt der Bahn, im Kleinbahnhof Wittmund. Dorthin gelangte man damals mit einem regelspurigen Reisezug der Großherzoglich-Oldenburgischen Eisenbahn (GOE), der in Oldenburg abfuhr und dann über Varel und Jever Wittmund erreichte, wo die Strecke der GOE endete, denn Wittmund gehörte bereits zu Ostfriesland und damit zum Königreich Preußen. Die ab Wittmund von der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung betriebene Normalspurstrecke führte allerdings weiter über Esens nach Norden.

Wittmund hatte seinen Kleinbahnanschluss im Jahre 1900 erhalten, als die Schmalspurstrecke noch unter dem ursprünglichen Namen „Kreisbahn Wittmund–Aurich–Leer“ firmierte. Weil das kaiserliche deutsche Militär für den Marinestandort Wilhelmshaven inmitten des Ersten Weltkriegs im nahen Wittmundhaven einen Zeppelinflughafen baute und diesen (wegen hoher Lasten und gefährlichen Wasserstoffgases) über die Regelspur versorgt wissen wollte, baute und betrieb man auf der Schmalspurtrasse ein Vierschienengleis auf verstärktem Oberbau.

Der Bahnhof der Kleinbahn lag gegenüber dem Bahnhof der GOE, dessen Vorplatz man überqueren musste, wollte man mit der Kleinbahn LAW weiterreisen. Ihr Empfangsgebäude fiel als stattlicher Bau sofort ins Auge

Das Auf- und Abrollen regelspuriger Güterwagen verhalf der Staatsbahn und der Kleinbahn Leer–Aurich–Wittmund zwar zu einer rationellen Betriebsweise, weil es beiden Bahnen einen höchst aufwendigen „Viehumtrieb“ ersparte, verlangte jedoch umsichtiges, präzises Arbeiten und war zudem sicherlich auch nicht ganz ungefährlich.



und schien optisch so gar nicht zum Sparsamkeitsregime der ostfriesischen Kleinbahngesellschaft passen zu wollen. Im (so zumindest wird bis heute berichtet) behaglich eingerichteten „Wartesaal mit Restauration“ konnte man eine Kleinigkeit zu sich nehmen oder auch ausgiebig speisen.

Das Bahnhofsgebäude war im Hauptteil dreistöckig, im Dachgeschoss in feiner Fachwerkbauweise ausgeführt und sorgfältig verputzt. Auch die großen Bogenfenster und die aus Holz gefertigten, kunstvoll handbeschnitzten Türen hinterließen einen für eine Kleinbahn überraschend großzügigen Eindruck. Die Dachlandschaft zeigte eine reichlich aufwendige Gliederung mit Krüppelwalmen, Dachgauben und architektonisch angepassten Schornsteinen.

Es gab zwei (selbstverständlich nach Klassen differenzierte) Wartesäle, die obligatorische Fahrkarten- und Gepäckabfertigung sowie einen seitlichen Güterschuppenanbau, der sich in seiner Bauweise freilich etwas schlichter zeigte, jedoch seinen Zweck stets voll und ganz erfüllte. Im Obergeschoss des Empfangsgebäudes lag die Wohnung des Stationsvorstehers.

Ein Holzbohlenübergang (der im H0m-Modell die Entkupplungsvorrichtungen optimal abtarnt) ermöglichte ein Überqueren der Gleise.

Auf dem Güterbahnhof befand sich die Rollbockgrube, über die regelspurige Viehwagen auf Rollböcke gesetzt werden konnten, um sie zur Viehverladung zu den Haltestellen und Unterwegsbahnhöfen der Kleinbahn LAW zu expedieren und – gut gefüllt – nach ihrer Rückkehr wieder von den Rollböcken herunterzuziehen. Das Rangiergeschäft und das Auf- und Abrollen bewerkstelligte, wie in jener Zeit üblich,







die damals moderne, leistungsfähige und robuste T 3, die von der preußischen Staatsbahn gestellt wurde. Sie schob die Güterwagen behutsam über die Rollböcke und der Rangiermeister bewegte diese mit einem Seilzug in die jeweils richtige Position unter die Achsen. Das war zwar ziemlich aufwendig und sicher nicht ganz ungefährlich, hatte im Vergleich mit der manuellen Umladung von Schütt- und Stückgut aber doch viele Vorteile.

Auf dem 1000-mm-Schmalspurgleis besorgte eine der kleinen, B-gekuppelten Dampfloks der Kleinbahn LAW das Rangiergeschäft und übernahm den kompletten Rollwagenzug aus Viehwagen. Zwischen den Lokomotiven und dem Rollbockzug lief ein Wagen mit hochliegenden Regelspur-Kupplungen, der schlicht, einfach und zweckmäßig „Zwischenwagen“ hieß.

Die Lok zog den Rollbockzug aus dem Aufrollgleis auf das Umsetzgleis neben die bereitstehende Personenzuggarnitur und wartete dort auf die Abfahrt. War die Abfahrtszeit herangerückt, setzte sie sich mit ihren aufgebockten Regelspurwagen vor die Personenwagen. Ein Schieben der Rollbockverbände über die Strecke war, vor allem aus Sicherheitsgründen, nicht vorgesehen.

Auch auf der Ladestraße herrschte reger Betrieb, da Wagen mit Kartoffeln und Kohle entladen werden mussten. All das geschah damals noch in teilweise schwerer Handarbeit. So mussten die Kartoffeln über eine Sackwaage abgefüllt und anschließend auf ein Pferdefuhrwerk verladen werden. Noch mühsamer schaufelte ein Arbeiter die Kohlen in einen offenen Kastenwagen.

In Wittmund gab es zwei Lokstationen, denn neben der Staatsbahn unterhielt hier auch die Kleinbahn LAW einen Lokschuppen mit Bekohlung und Wasserstation. Die Staatsbahn setzte in ihrer Lokstation Wittmund die bereits erwähnte T 3 ein, die dem Rangierdienst (vor allem von und zur Rollbockgrube) und kurzen Übergaben (etwa zum Zeppelinlufthafen) diente.

Die Kleinbahn LAW besaß bei ihrer Inbetriebnahme sechs fabrikneue, baugleiche Tenderloks, die von der Maschinenfabrik Hagans in Erfurt stammten. Unter Nummer 3 der Bestandsliste lief die Lokomotive „Wittmund“, die 1899 gebaut und dem Vernehmen nach auch in der Lokstation Wittmund beheimatet war, um Rangier- und Streckendienste zu verrichten. Natürlich kamen auch die anderen Loks oft hierher und konnten restauriert werden.

In Leer, Aurich, Esens und Wittmund (großes Foto) gab es Lokschuppen und Behandlungsanlagen für die kleinen zweiachsigen Nassdampflokomotiven, die Fassungsvermögen von jeweils nur 0,64 t Kohle und 1,5 m³ Wasser besaßen. Im Foto links die Lokstation der Staatsbahn, die eine T 3 beheimatete.





Vorbei an der Lokstation Wittmund (oben) rumpelte der Zug Wittmund Haltepunkt entgegen. Offenbar herrschte reger Güterverkehr mit Viehzügen zu einem der Viehmärkte, denn im Lokbahhof standen zwei weitere Dampfloks bereit. Unmittelbar vor dem Haltepunkt befand sich ein Gaswerk (unten). Von hier aus ging es im Original auf einem Vierschienengleis (in H0m dreischienig) weiter, das auf einer verstärkten Kleinbahntrasse lag.





Der Haltepunkt Wittmund lag in einer Gleiskrümmung unmittelbar hinter dem Gaswerk. Das Stationsgebäude mochte wenig bahntypisch ausschauen, beherbergte aber ein gutes Lokal.

Auf seiner Weiterfahrt zur nächstfolgenden Betriebsstelle der Kleinbahn im Dorfe Willen passierte der Zug läutend und pfeifend den Bahnübergang eines stark befahrenen Feldwegs.



Die Strecke Wittmund–Aurich berührte nach Verlassen des Endbahnhofs ein Gaswerk, das einen Gleisanschluss für seine Kohleversorgung besaß und regelmäßig bedient werden musste. Zudem kam dort eine Regelspurstrecke hinzu, die zum Zeppelinlufthafen der kaiserlichen Marine nach Wittmundhaven führte und sich mit der Kleinbahn LAW zu einem Vierschienengleis vereinigte. Im Modell wurde dieses Gleis der Einfachheit halber drei- und nur abschnittsweise vierschienig ausgeführt.

Kurz darauf machten die Züge in einem Gleisbogen in „Wittmund Haltepunkt“ Station. Das dort stehende Gebäude sah eher wenig nach Eisenbahn aus, beherbergte jedoch eine gutgehende Gastwirtschaft. An einer Anlage des Schützenvereins Wittmund e.V. von 1588 vorbei ging es dann durch Felder und Wiesen, einem weiteren Gleisbogen und über den Bahnübergang eines Feldwegs der Haltestelle Willen entgegen. Da es recht viel Verkehr mit Pferdegespannen gab, (Fortsetzung S. 20)

Der Feldwegübergang vor der Station Willen in einem Foto, das auf spätere Jahrzehnte in der Geschichte der Kleinbahn LAW vorgreift: Der Übergang wird vom Triebwagen T 2 befahren, den die Bahnverwaltung 1934 von der Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar (vormals Podeus) erworben hatte. Auch sein Einsatz machte die kleinen Dampfloks vor Reisezügen überflüssig. Der Triebwagen gehörte der Wismarer Bauart „Frankfurt“ an. Er konnte mit immerhin 32 festen und zehn klappbaren Plüschsitzen dienen, wurde durch einen 95-PS-Dieselmotor von Mercedes angetrieben und nahm gut und gern zwei weitere Wagen an den Zughaken. Die Höchstgeschwindigkeit des soliden Gefährts betrug 45 km/h. Aus nachvollziehbaren Gründen erhielt der T 2 an den Stirnseiten spezielle „Kuhfänger“.



Streckenverlauf der Kleinbahn Leer–Aurich–Wittmund zu einem Zeitpunkt, da noch alle Strecken uneingeschränkt in Betrieb waren. Die Skizze zeigt ferner die regelspurige Linie von Wittmund über Esens in Richtung Norden und deutet die Lage der Hauptstrecke von Rheine über Leer nach Emden mit dem Schmalspuranschluss in Leer sowie dem Endpunkt der Regelspurbahn in Aurich an. Bei Bensersiel wird auf die Nordsee und bei Großefehn sowie Spetzerfehn auf die großen regionalen Kanalbauten hingewiesen. *Skizze: Sammlung Udo König*








KLEINBAHN LEER-AURICH-WITTMUND
T 2



Hier hat der als „Solist" fahrende Wismarer Triebwagen T 2 die Haltestelle Willen erreicht. Das Stationsgebäude (im Foto ganz links) besaß ein Zelt- bzw. Walmdach mit vereinzelten, farbig glasierten Dachziegeln in Musterform. Die Haltestelle bestand zunächst aus einem durchgehenden Haupt- und einem beidseitig angebundenen Nebengleis. Es gab eine Ladestraße und eine fahrbare Rampe. Nachdem man das Nebengleis verlängert hatte, waren auch Zugkreuzungen möglich, sodass die Haltestelle Willen als Bahnhof fungieren konnte. Das Gebäude hinter den Gleisanlagen (Foto oben) gehörte einem Landarbeiter. Das einseitige Krüppelwalmdach war (sparsam) sowohl mit Reet als auch mit Dachziegeln gedeckt.





musste die kleine Hagans-Lokomotive kräftig pfeifen und das Läutewerk ertönen lassen. Ab 1933 wurden die zweiachsigen Maschinen durch Triebwagen abgelöst, die solo sowie (etwa im Falle des T 2) auch mit Anhängern eingesetzt werden konnten.

Die Station Willen fiel durch ihr Stationsgebäude mit seinem interessant gestalteten Dach aus einzelnen, farbig glasierten Dachziegeln in Musterform auf. Gegenüber stand ein Landarbeiterhaus, das im Vergleich mit einigen Gulfhöfen jedoch relativ klein erschien.

Die Station Willen hatte ein Ladegleis für landwirtschaftliche Güter. Waren Güterwagen auszusetzen oder wieder aufzunehmen, fand ein bisweilen recht lebendiges Rangiergeschäft statt – je nachdem, wie die Güterwagen in der Wagenreihung des Zuges eingestellt waren oder eingestellt werden sollten bzw. wohin sie vom Zug mitgenommen werden mussten.

Dem Ort Willen und seinem Bahnhof folgte Ardorf, ein stattliches Dorf mit Windmühle – was in dieser Region natürlich kein Alleinstellungsmerkmal war. Vorbei an einem typischen, wieder recht wuchtigen breiten Hofgebäude, an dem gerade geschlachtet wurde, führte das hier vierschienige Gleis zum Bahnhof Ardorf. Die Bahnstation des etwa 650 Einwohner zählenden Orts besaß ein Kreuzungsgleis, ein langes Ladegleis mit angrenzender Ladestraße und großem Lagerplatz sowie eine Seitenrampe für die Produkte und das Liefervieh der umliegenden landwirtschaftlichen Familienbetriebe. Das Empfangsgebäude stand ausnahmsweise nicht im rechten Winkel, sondern schräg zu den Gleisanlagen. In späteren Jahren erhielt der Bahnhof Ardorf einen großen Lagerschuppen, der auf der Ladestraße errichtet wurde, und 1938 noch ein Bedienungsgleis für eine Culemeyer-Grube.



Auch in Ardorf, wo sich die nächste Station der Kleinbahn-Teilstrecke von Wittmund nach Aurich befand, bestimmte eine Windmühle das Landschaftsbild. Ihrem Bautyp nach ein Galerieholländer, war sie kleiner als ihre riesige Schwester in Großefehn an der südlichen Teilstrecke Leer–Aurich. Im Unterschied zum Gehöft an der Haltestelle Willen tragen die Bauernhäuser hier komplette Ziegeldächer. Das schwarzbunte Niederungsfleckvieh gehörte seinerzeit ebenso zum täglichen Bild wie der Triebwagen T 2, der hier an der Ardorfer Mühle mit Beiwagen TA 1 und einem Flachwagen für den Fahrradtransport vorbeirollt.

Hinter dem ostfriesisch-ländlichen Ardorf endete Anfang 1916 die friedliche Bahnidylle. Zu Beginn jenes Jahres, das auch als drittes Kriegsjahr in die Geschichte einging, begann bei Ardorf, im südlichen Teil des Wittmunder Waldbestands, der Bau eines militärischen Luftschiffhafens. Unter der Bezeichnung „Luftschiffplatz Wittmundhaven“ (1917 – 1920) entstanden neben den Luftschiffhallen und Werkstätten auch zahlreiche Baracken für die kasernierte Unterbringung der Soldaten. Da das Militär darauf bestand, musste umgehend ein regelspuriger Anschluss von Wittmund nach Wittmundhaven gebaut werden, um u. a. Baumaterial und Waffentechnik, Gas in Kesselwagen sowie Benzin, Benzol, Bomben und Munition anliefern zu können. Notgedrungen baute die Kleinbahn LAW die Meterspurstrecke (wie erwähnt) zusätzlich regelspurig und damit vierschienig aus, wozu der Oberbau verbreitert und verstärkt werden musste. Das spezielle Gleis ging nach extrem kurzer Bauzeit schon am 8. Februar 1916 in Betrieb. Von Stund an verkehrten auf der LAW-Trasse regelspurige Loks von der G.O.E., später auch preußische Maschinen zur Bedienung der umfangreichen regelspurigen Gleisanlagen auf dem Militärgelände. Im April 1917 ging das vom kaiserlichen Heer erbaute Objekt ganz an die Marine über. Die Kleinbahn selbst richtete die Haltestelle „Wittmundhaven“ ein; als „Empfangsgebäude“ fungierte lediglich eine hölzerne Baracke. Die Züge wurden vor allem vom Militärpersonal benutzt. Ihre Fenster mussten zugehängt werden.

Hinter dem militärischen Sperrgebiet war das Vierschienengleis samt Oberbau nicht mehr notwendig; die Kleinbahn strebte Aurich über Middels-Osterloog und den Abzweigbahnhof Ogenbargen wieder auf ihrem leichten Oberbau entgegen. (Fortsetzung S. 29)



Blick von der alten Holländerwindmühle in Ardorf auf den einfahrenden Triebwagen T 2 mit Beiwagen TA 1 und Flachwagen für die Fahrradmitnahme.



Eine Szenerie, wie sie (stellvertretend) für Ostfriesland treffender kaum sein könnte: Unmittelbar jenseits der Kleinbahngleise von Ardorf steht ein Bauerngehöft, dessen Besitzer im Nebenerwerb eine Hufschmiede betreibt. Neben den Schweinen (zwei werden gerade geschlachtet) hält der „Schmiedebauer“ traditionell auch Milchvieh, wie die Kannenverladung ganz links im Bild verrät.



Uralte, knorrige Bäume säumen das Stationsgebäude und den Bahnsteig in Ardorf. Jenseits der Gleise steht wieder ein älterer, reetgedeckter Gulfhof.





Foto oben: In Ardorf hat sich dieser etwas kleinere Gulfhof erhalten. Der seit dem 16. Jahrhundert überall in Ostfriesland gebräuchliche Bauernhaustyp trat in verschiedenen Varianten auf, die jedoch alle ein Wohn- mit einem Stall- bzw. Wirtschaftsteil vereinten, sodass Mensch und Tier unter ein und demselben Dach lebten. Das Gebäudemodell entstand in aufwendigem Selbstbau.





Während das kleine Foto oben die Einfahrt des Triebwagens T 2 in Ardorf zeigt, spiegelt das große Foto den Alltag im Bahnhof wider. Auf der Rampe stehen verschiedene Ladebrücken für die Viehverladung. Wie zu sehen ist, wird über die große Seitenrampe aber nicht nur Vieh verladen. Was mag der Inhalt der vielen Kisten, Säcke und Tonnen sein?






Wittmundhaven



Zwischen Ardorf und Middels-Osterloog lag das kaiserliche Militärgelände des Zeppelinluftschiffhafens mit dem Bahnhof Wittmundhaven, wo die Kleinbahn allerdings nur zum Ein- und Aussteigen hielt. Den Rangierdienst versahen hier stets regelspurige Maschinen (zumeist von der Staatsbahn), die auch die regelspurigen Güterwagen (Foto links) überführten.





Die Regelspurgleise von Wittmund nach Wittmundhaven wurden benötigt, um regelspurige Munitions- und Gaskesselwagen mit Wasserstoff für die Befüllung der Luftschiffe einsetzen zu können. Im Foto oben wird ein Kesselwagenverband zum Flughafen geschoben. Das untere Foto zeigt das militärische Versorgungslager, die Kantine und die Sani-Station.



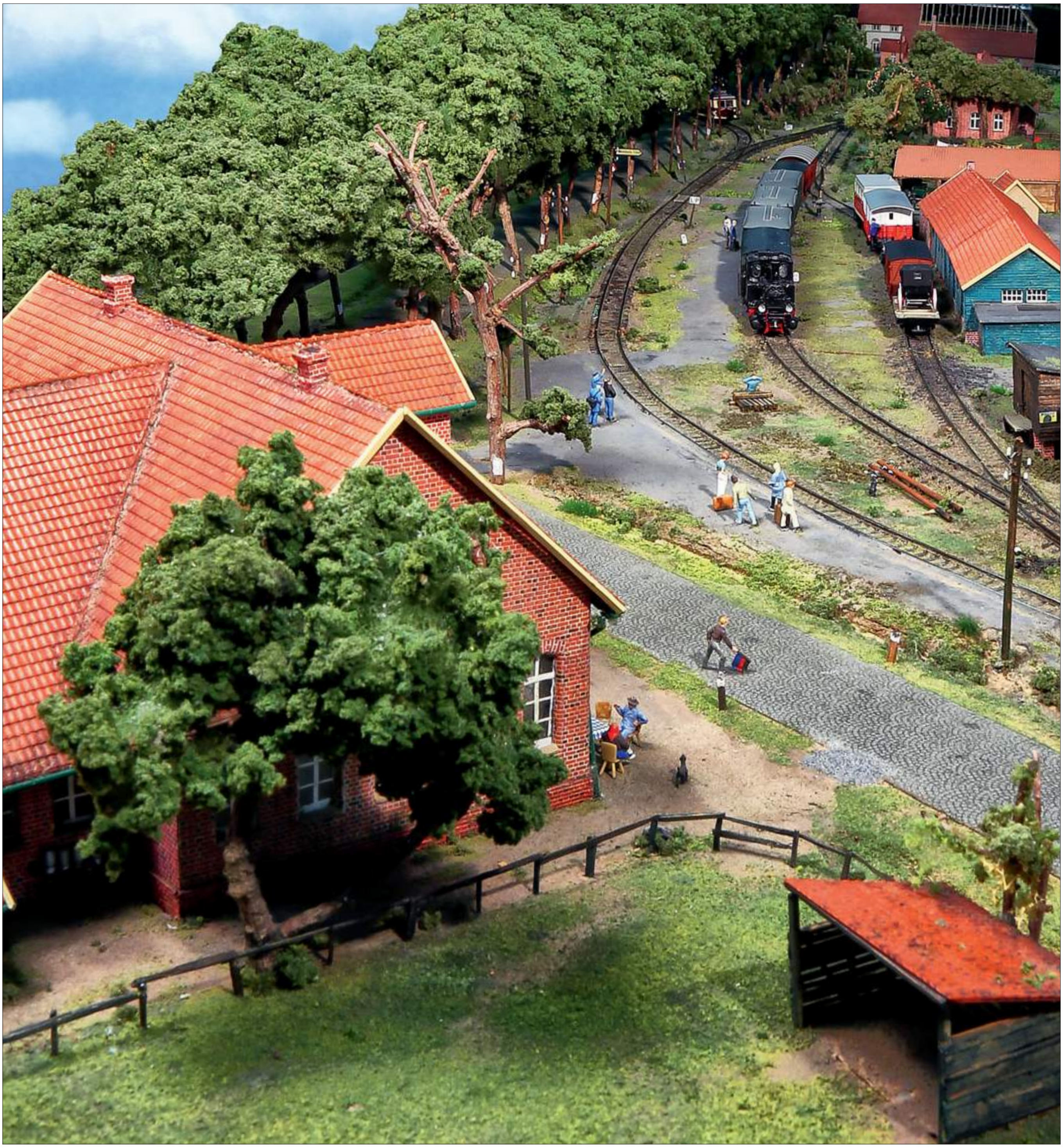


Obwohl zahlreiche Bauernhäuser links und rechts der Kleinbahn von ein und demselben Grundmuster bestimmt zu sein schienen, gab es im Hinblick auf Größe und Details viele Unterschiede. Das Foto oben zeigt einen alten, kleineren Gulfhof in Ogenbargen.

Wesentlich größer wirkte hingegen der (auf den Seiten 6 und 7 aus anderer Perspektive bereits gezeigte) Gulfhof vor Ogenbargen, der gerade ein neues Reetdach erhielt.

Auf der Kleinbahnfahrt von Wittmund über Willen, Ardorf, Wittmundhaven, Middels-Osterloog und Ogenbargen nach Aurich begegnete man zahlreichen Bauernhäusern, die vom eher bescheidenen Kleinbauern- oder Landarbeiterhaus wie am Bahnhof Willen bis zu den traditionellen ostfriesischen Gulfhöfen, letztere von durchaus unterschiedlicher Größe, reichten. Fast allen waren rotes Ziegelmauerwerk sowie Krüppelwalmdächer eigen, die mit Reet, Dachziegeln oder auch beiden Materialien eingedeckt waren. Ein besonders prachtvolles Exemplar eines typischen ostfriesischen Gulfhofs stand kurz vor dem Abzweigbahnhof Ogenbargen. Da er ein neues Reetdach bekommen sollte, konnte man das mächtige Ständerwerk seines Dachstuhls bewundern und erhielt so Einblick in die ländliche Bauweise Ostfrieslands.





Zwischenhalt in Ogenbargen

Ogenbargen, nach Middels-Osterloog die nächste Station, stellte (sieht man hier von dem nicht kleinbahntypischen Militärbahnhof in Wittmundhaven ab) die mit Abstand größte Bahnhofsanlage der Kleinbahn LAW zwischen Wittmund und Aurich dar. Der ursprüngliche Bahnhof war im Jahre 1899 als zweigleisiger Durchgangsbahnhof gebaut worden. Als man eine Zweigstrecke über Esens nach Bensersiel plante, fiel die Wahl auf Ogenbargen als Abzweigbahnhof. Dazu wurde ein weiteres Gleis als Durchfahrgleis verlegt. An diesem Gleis unmittelbar neben der Straße befand sich der Bahnsteig für die Züge von und nach Esens. Der Bahnsteig am mittleren Gleis diente den Zügen Aurich–Wittmund, während das dritte Gleis als Ladegleis fungierte. Die 1909 eröffnete Strecke nach Bensersiel zweigte mit einem relativ engen Gleisbogen aus dem nördlichen Bahnhofskopf ab.

Beim Nachbau des Bahnhofs Ogenbargen in H0 wurden die Gebäude am Bahnhof, das Gasthaus „Gossel“, der Güterschuppen, ein ostfriesisches Gulfhaus (vgl. S. 29 oben rechts), die Raiffeisengenossenschaft und zwei weitere Gulfhäuser teilweise nach Originalzeichnungen gebaut. Wo keine vorlagen, orientierten sich die Erbauer an den traditionellen Bauweisen in der Region. Dadurch entstand ein weitgehend authentisches Bild.

Ein in Ostfriesland sehr verbreiteter Volkssport ist das Boßeln. So verstand es sich von selbst, eine entsprechende Szene auch im Modell nachzugestalten.

Großes Foto linke Seite: Überblick über den im Modell weitestgehend exakt und daher aufwendig nachgestalteten Abzweigbahnhof Ogenbargen. Der auf Gleis 2 eingefahrene Zug aus Wittmund sollte nach kurzem Aufenthalt weiterfahren und wartete nur noch auf Anschlussreisende aus Richtung Bensersiel bzw. Esens, deren Triebwagen sich bereits unter den Bäumen zeigte.

Rechts: Nicht nur in Ostfriesland ist Ogenbargen vor allem durch seine malerische Baumallee recht bekannt geworden.



Dieses Foto vom nördlichen Bahnhofsende zeigt im Vordergrund den engen Gleisbogen der Strecke nach Esens und Bensersiel. Der Triebwagen-Eigenbau der Kleinbahn LAW mit der Bezeichnung T 46 war samt Packwagen in Richtung nach Wittmund unterwegs.



Beim Boßeln, einem Mannschaftssport, stehen sich zwei Mannschaften von je sechs Personen gegenüber, die sich darum mühen, je eine Holzkugel (heute auch Kunststoffkugeln) abwechselnd möglichst weit werfen und rollen zu lassen. Wo die Kugel liegen bleibt, wirft der Nächste der jeweiligen Mannschaft. Wenn ein Werfer die Kugel des übernächsten Werfers der Gegner nicht erreicht, ist das ein „Schöt“, vergleichbar mit einem Tor beim Fußball. Der Nächste in der gegnerischen Mannschaft setzt einmal aus, damit der parallele Stand wieder erreicht ist, und es geht weiter bis zum vorher festgelegten Ziel, oft eine Gaststätte oder ein Vereinsheim eines Boßelvereins. In diesem Sport werden große Meisterschaftskämpfe ausgetragen und sie finden nach Anmeldung auf öffentlichen Straßen statt.

Als nächste Betriebsstelle der Meterspurbahn wurde das Holzlager am Pfalzdorfer Weg berührt. Obwohl dort kein Ladegleis existierte, hatte die Kleinbahn LAW eine Holzladestelle mit einfachem Ladekran eingerichtet. Die von Waldarbeitern mit Pferden antransportierten Stämme wurden mithin auf Waggons verladen, die auf dem durchgehenden Hauptgleis (!) standen. Offensichtlich erlaubte es die geringe Zugdichte, für die Zeit der Holzverladung am Pfalzdorfer Weg die Strecke nach Aurich einfach zu sperren – eine gewiss ungewöhnliche, doch bei vielen Kleinbahnen ja durchaus übliche „Technologie“. Einige Jahre später richtete man hier auch eine Bedarfshaltestelle für den eher dünnen Reiseverkehr ein. (Fortsetzung S. 37)

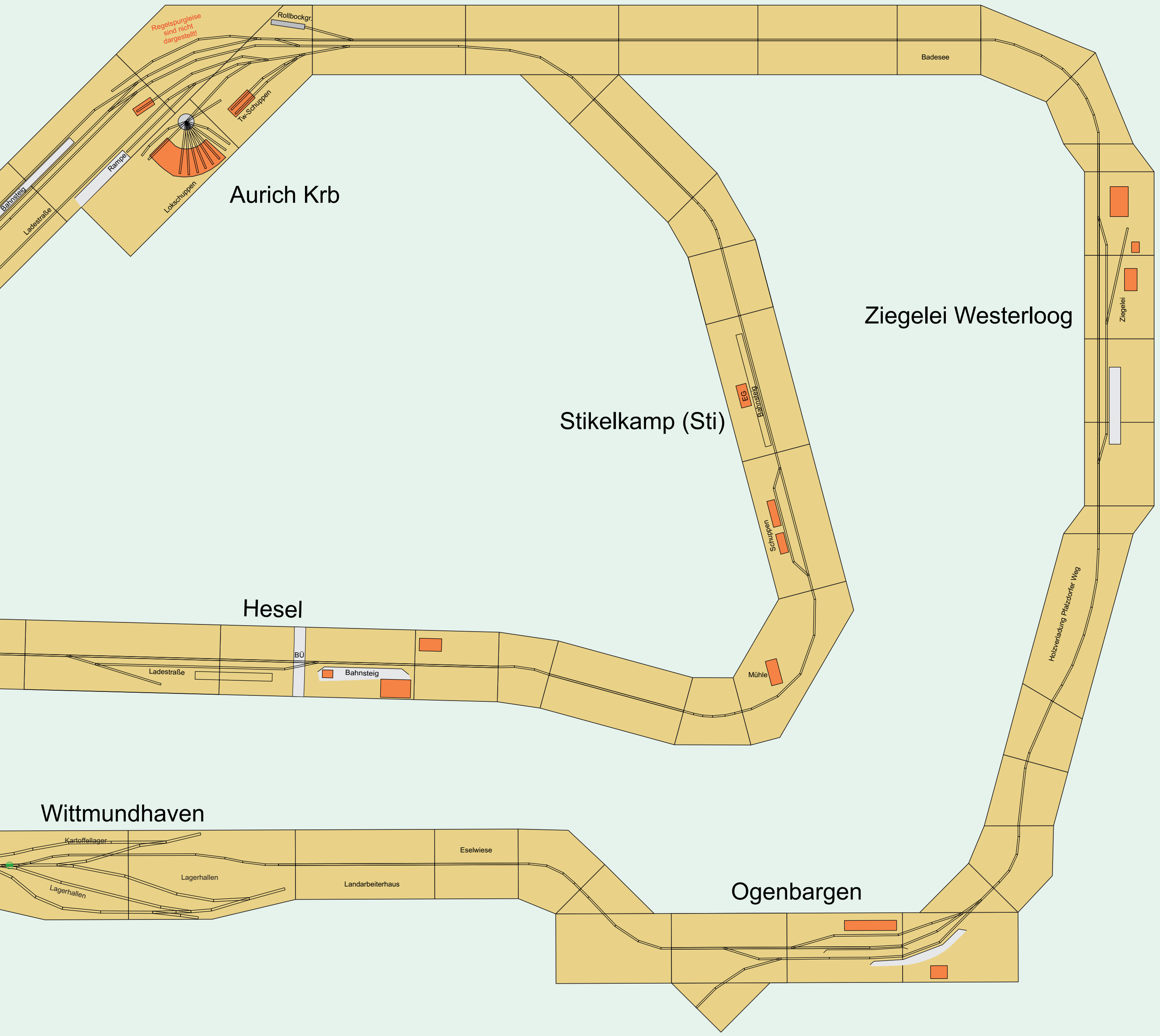
Modularer Aufbau der H0m-Anlage

Der hier abgebildete, modulare Aufbau der H0m-Anlage „Kleinbahn Leer–Aurich–Wittmund" (17,0 x 8,0 m) wurde unter Anlehnung an die FREMO-Normen entwickelt und speziell für die 34. Internationale Modellbahnausstellung 2016 in Köln entworfen und dort realisiert. Die Fotos von MIBA-Autor Bruno Kaiser entstanden ausschließlich von dieser Modulkombination.



„Kleinbahn Leer–Aurich–Wittmund“

Der modulare Aufbau gestattet auch andere Kombinationen, die sich weitgehend nach dem jeweils vor Ort vorhandenen Platz einer Ausstellung richten. Die mögliche Modulkombination verhilft überdies zu genauer Planung der jeweils erforderlichen Transportkapazität, und natürlich lassen sich ältere oder deffekte Module durch passgenaue Neubauten ersetzen.





Oben: Boßeln ist ein ostfriesischer Volkssport! Pfeifend und läutend grüßte der Lokführer (und Boßelfreund) die beiden Mannschaften.

Unten: Am einstigen Holzverladeplatz Pfalzdorfer Weg diente das durchgehende Hauptgleis der Kleinbahn zugleich auch als Ladegleis.





Oben: Die Diesellok D 21 vor einem mit Steinkohle beladenen „Ganzzug" vor der Ziegelei Westerloog – ein Motiv aus den 1960er-Jahren.

Unten: An der Ziegelei Westerloog gab es einen Bahnübergang, der in den letzten Jahren der Kleinbahn mit Blinklichtern gesichert wurde.





Eine beschauliche Kleinbahnreise, die man ab 1935 auch mit dem Wismarer Schienenbus SK 3 (großes Foto unten) genießen konnte, führte immer wieder an den Gulfhöfen Ostfrieslands (Foto oben) vorbei. Nördlich von Aurich wurden die neueren dieser Höfe zumeist mit den soliden Ziegeln aus Westerloog gebaut. Der „Schienenkraftwagen“ (SK) gehörte der Wismarer Bauart „Hannover“ an, besaß zwei Motoren und bewährte sich hervorragend. Im Foto rechts eine Instandsetzungswerkstatt für Landmaschinen und Traktoren nördlich von Aurich.







Erinnern Sie sich an unseren Einstieg in die „ostfriesische Kleinbahn-Story“ im Bahnhof Wittmund? Dort wunderte sich unser Reisender bei seiner Ankunft im Kleinbahnhof über den aufwendigen Bau und die großzügige Gestaltung des Empfangsgebäudes. Das Gebäude in Aurich entsprach stilistisch weitestgehend dem „Bahnhof“ in Wittmund, übertraf ihn jedoch noch an Größe und Schönheit. Die beiden Fotos zeigen links die prächtige Straßenseite und unten eine Seitenansicht des Empfangsgebäudes von Aurich. Auf beiden Fotos ist auch der Güterschuppen erkennbar, der parallel zu den Gleisen des Kopfbahnhofs errichtet worden war.



An der Ziegelei Westerloog lag von Anfang an ein beidseitig angebundenes Ladegleis, denn hier fiel regelmäßig das massenhafte Beladegut „Ziegel“ an. Der Produktionsausstoß erforderte zeitweilig sogar kurze „Ganzzüge“, die ausschließlich dem Abtransport der Ziegel dienten. Das florierende Unternehmen, das die für Ostfriesland so tyischen roten Ziegel lieferte, besaß frühzeitig einen Eimerkettenbagger zur Förderung und eine Feldbahn zum Transport von Ton aus der naheliegenden Grube.

Vorbei an verschiedenen Höfen und einer (detailliert dargestellten) Landmaschinenwerkstatt näherte sich die Kleinbahn Aurich. Ein Einfahrsignal gab es nicht; der Lokführer musste sich vom Halt vor einer Trapeztafel per Pfeifton anmelden. War die akustische Antwort positiv, konnte er in das Wittmunder Kopfgleis des Zentralbahnhofs der Kleinbahn einfahren.

Aufenthalt in Aurich

Die Zentralstation war ein Kopfbahnhof mit Gleisen für die beiden Teilstrecken aus Wittmund und Leer. Das Bahnhofsgebäude entsprach stilistisch dem in Wittmund, war jedoch größer und schöner. Neben den Bahnsteiggleisen



Am Kopfbahnsteig in Aurich wartete der Triebwagen T 47 auf die Beladung mit einer „Expeditionskiste“. Auch dieses Fahrzeug war ein Eigenbau, entstand 1955/56 in der LAW-Werkstatt Aurich und beförderte ab 1957 als Schlepptriebwagen die Mehrzahl der Güterzüge. Der T 47 galt als sparsam und zuverlässig; er zog bis zu acht Wagen.



Vor dem Gebäudeteil mit der Werkstatt steht ein frisch reparierter Güterwagen mit Bremserbühne. Die beiden Dampfloks sind Hagans-Maschinen aus der Erstausstattung der Kleinbahn.

gab es umfangreiche Gütergleise und einen Ringlokschuppen mit Drehscheibe. Der sechsständige Schuppen diente der Aufnahme des Lokomotivbestands sowie zur Instandhaltung der Fahrzeuge. Eine Rollbockgrube mit mehreren Bereitstellungsgleisen stellte die Verbindung zur Regelspur her. Vor dem Lokschuppen standen einige Hagans-Lokomotiven aus der Erstausstattung und warteten auf nächste Einsätze.

Die Teilstrecke nach Leer

Wie aus dem Einleitungskapitel in Erinnerung sein dürfte, bot die flache Weidelandschaft zwischen Aurich und Leer wenig Spektakuläres. Zu den Unterwegsbahnhöfen mit den klangvollen, teilweise uralten Namen gehörten auch Stikelkamp und Großefehn, wo die große Holländer-Windmühle (vgl. S. 4/5) stand. Den flachen Grünflächen folgte die Station Hesel, wo Züge und Triebwagen an einem Haltepunkt mit Wartehäuschen hielten. Hinter dem Bahnübergang lag ein Umsetzgleis mit Laderampe und Lagerschuppen, wo meist einige Güterwagen standen. Hinter Hesel gab es eine Kohlenhandlung und eine weitere Viehverladung, die schon zu Logabirum gehörte, wo stets viel Betrieb herrschte. Über einen kurzen Wanderweg konnte man die Gast-

Der sechsständige Ringlokschuppen in Aurich legte Zeugnis davon ab, mit welch intensivem Reise- und Güterverkehr die Kleinbahn LAW einst rechnete. Neben der Beheimatung der Lokomotiven übernahm die Zentralwerkstatt auch die Instandhaltung der Wagen. Später wurden hier in Eigenregie sogar einzelne (recht originelle) Trieb- und Beiwagen gebaut.





Vor dem Güterschuppen in Hesel (Foto oben) rangiert die froschgrüne Diesellok D 8 mit einem Nahgüterzug nach Leer.

Die D 8 (Foto rechts) war die modernste Lokomotive der Kleinbahn. 1959 von MaK gebaut, kam die 400 PS starke B'B'-Maschine von einer Zementfabrik nach Aurich und wurde später an die Brohltalbahn verkauft.

Der etwas merkwürdigen D 21 konnte man nur ausnahmsweise in Hesel, hier mit einer Fuhre Kohle (Foto unten), begegnen. Die in Eigenregie durch erhebliche Umbauten entstandene Maschine war in Esens „zu Hause".







wirtschaft „Onkel Heini" mit Ostfrieslands einzigem Zoo besuchen.

In Logabirum endet unsere (an der H0m-Anlage orientierte) Reise, denn von Leer gibt es noch keine Modellfotos. Was nicht ist, wird noch werden.

Fahrzeuge und Gebäude

Im Modelleinsatz stehen vorbildgemäß der Wismarer Triebwagen T 2, das „Schweineschnäuzchen" SK 1, das „Schweineschnäuzchen" SK 3, die Draisine T 46, die Diesellok D 8 sowie verschiedene Personen- und Güterwagen. Die kleinen, B-gekuppelten Dampfloks von Hagans (7 Stück), Borsig (3 Stück) und Hohenzollern (Leda) entstanden aus den „Spreewaldloks" von Tillig. Auch der Gütertriebwagen T 47 und die Diesellok D 21 sind Eigenbauten. Die Rollböcke und Rollwagen sind voll funktionstüchtig und werden vorbildgerecht be- und entladen.

Inzwischen sind alle Lokomotiven auf DCC-Basis digital gesteuert, was reale Fahr-, Pfeif- und Glockengeräusche ermöglicht. Die Modelle wurden überwiegend von Udo König unter „Schmalspur-König" gefertigt oder beschafft, da es auf dem Modellbaumarkt keine entsprechenden Modelle gab.

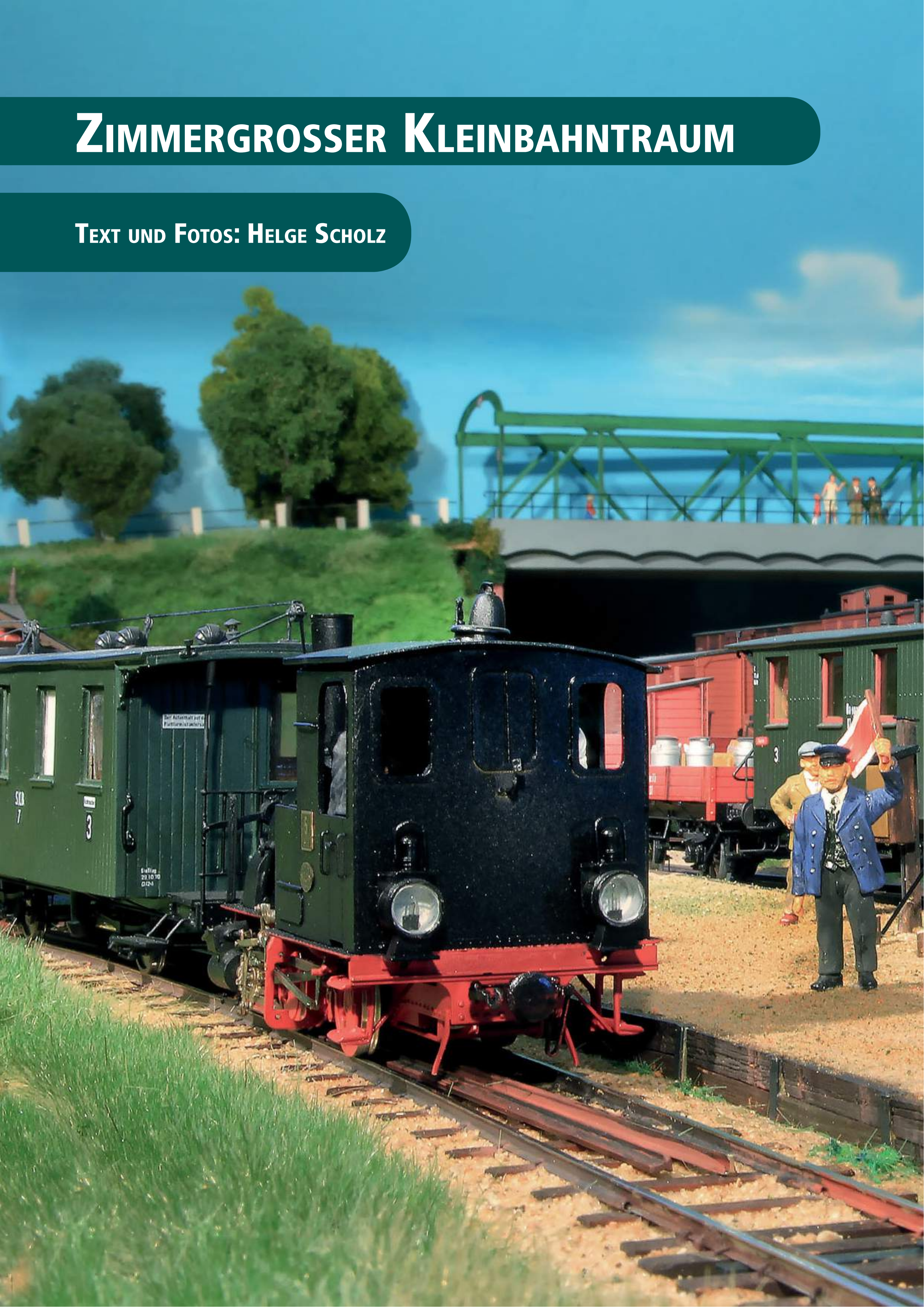
Das Empfangsgebäude von Wittmund fertigte Udo König auf der Basis von Originalunterlagen in 120-stündiger Arbeit aus Evergreen-Material an und ging dabei sehr ins Detail. Für das Empfangsgebäude des Wittmunder Staatsbahnhofs erwies sich ein Auhagen-Bausatz als geeignet. Das Empfangsgebäude von Aurich wurde (ebenfalls hochdetailliert) von Herbert Winecke nach Originalzeichnungen gebaut, wie überhaupt alle Gebäude (auch die Gulfhöfe) per Handarbeit durch versierte Clubmitglieder entstanden, um den gewählten Vorbildern gut zu entsprechen. Zu ergänzen bliebe, dass alle Betriebsstellen eine maßstäbliche Längenentwicklung aufweisen.

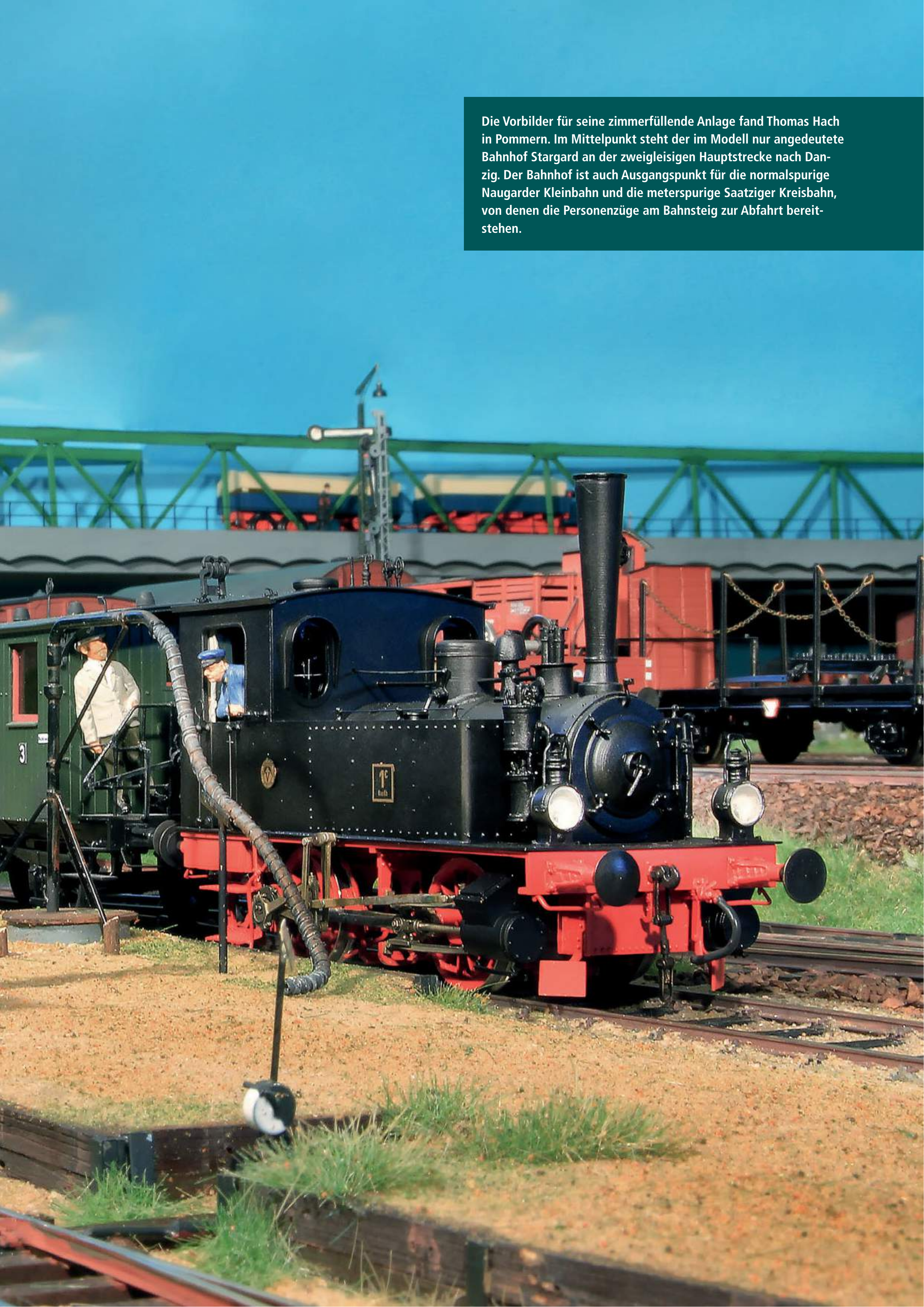
Am Haltepunkt Logabirum kurz vor Loga und Leer herrschte auch an den Wochenenden fast immer reger Betrieb, denn in der Nähe gab es ein attraktives Ausflugslokal mit Zoo. Am Haltepunkt Logabirum endet unsere Kleinbahnreise über die Gleisanlagen in H0m.



Zimmergrosser Kleinbahntraum

Text und Fotos: Helge Scholz





Die Vorbilder für seine zimmerfüllende Anlage fand Thomas Hach in Pommern. Im Mittelpunkt steht der im Modell nur angedeutete Bahnhof Stargard an der zweigleisigen Hauptstrecke nach Danzig. Der Bahnhof ist auch Ausgangspunkt für die normalspurige Naugarder Kleinbahn und die meterspurige Saatziger Kreisbahn, von denen die Personenzüge am Bahnsteig zur Abfahrt bereitstehen.



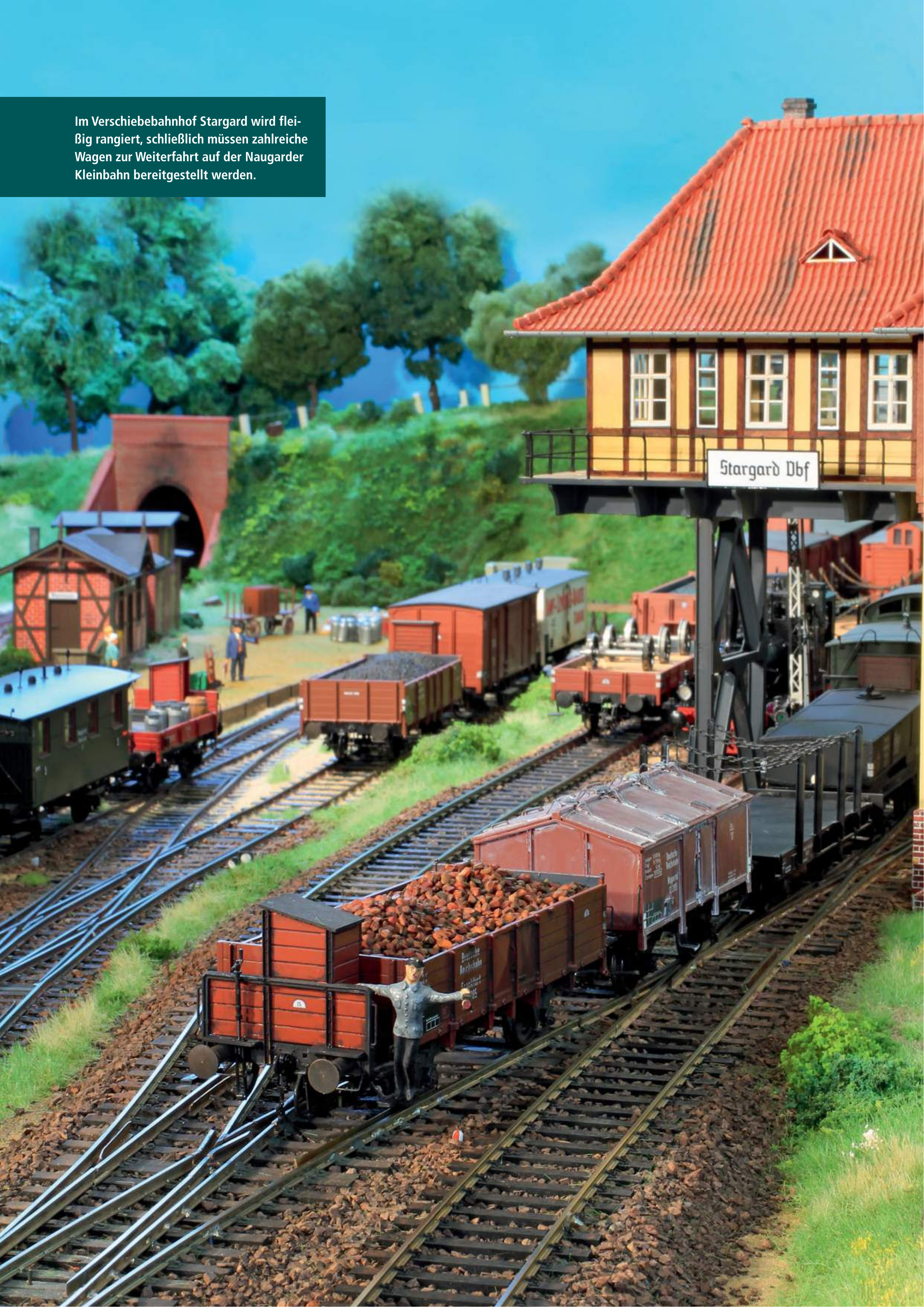
Hochbetrieb im Bahnhof Stargard. Die Gleise des Verschiebebahnhofs enden freilich schon an der Hintergrundkulisse – dieser Umstand wird durch die Straßenbrücke etwas kaschiert. Zum Rangieren hat die T 3 aber immer noch genügend Auslauf …
Der Personenbahnhof konnte nicht dargestellt werden, er liegt angenommenermaßen hinter der Kulisse. Im Anlagenvordergrund befinden sich die Gleisanlagen der beiden Kleinbahnen.


89 7112
89 7112



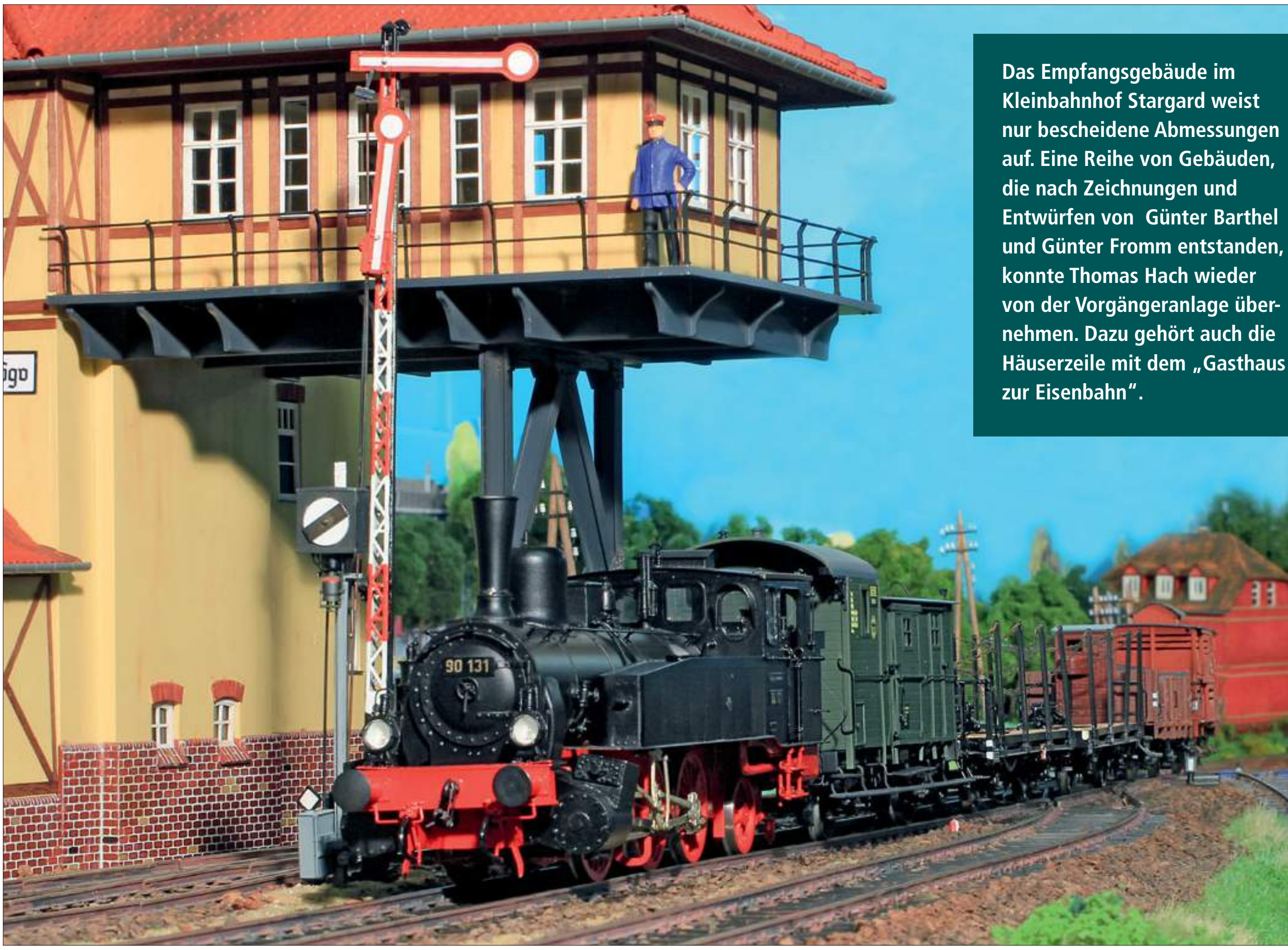
Eine besondere Vorliebe hat der Erbauer der Anlage zweifellos für die Kleinbahn. Im Kleinbahnteil des Bahnhofs Stargard besitzt die meterspurige Saatziger Kreisbahn einen einständigen Lokschuppen (der sich etwas weiter rechts außerhalb des Bildes befindet) mit einer kleinen Bekohlungsanlage. Die beiden Gleise dahinter gehören zur normalspurigen Naugarder Kleinbahn, dort hat gerade der Zug nach Daber Ausfahrt erhalten.


Sgo



Im Verschiebebahnhof Stargard wird fleißig rangiert, schließlich müssen zahlreiche Wagen zur Weiterfahrt auf der Naugarder Kleinbahn bereitgestellt werden.





Das Empfangsgebäude im Kleinbahnhof Stargard weist nur bescheidene Abmessungen auf. Eine Reihe von Gebäuden, die nach Zeichnungen und Entwürfen von Günter Barthel und Günter Fromm entstanden, konnte Thomas Hach wieder von der Vorgängeranlage übernehmen. Dazu gehört auch die Häuserzeile mit dem „Gasthaus zur Eisenbahn“.



Die hier vorgestellte Spur 0/0m-Anlage ist eine echte Augenweide – anders kann man die ersten Worte wohl kaum wählen! Allzu schnell blättert der „H0-Normal-Modellbahner“ weiter, wenn es um „großspurige“ Anlagen geht. „Geht mich nichts an“, ist nämlich oft die erste Reaktion. Aber ganz unabhängig von der Baugröße geht es auch hier darum, den Betrieb mitzuerleben, denn dabei sind jede Menge Anregungen zu finden. Bei Thomas Hach ging es nämlich genau anders herum – viele Vorschläge und Ideen für den Modellbau in der Baugröße H0 setzte er einfach im doppelt so großen Maßstab um. Seine Anlage ist geradezu die Einladung zu einer Zeitreise ins Pommernland zu Beginn der 1930er-Jahre. Das sollten sie nicht verpassen – ein Fensterplatz ist reserviert!

Der Umzug in ein neues Haus war der Startschuss für die Realisierung eines schon lang von Thomas Hach geliebten Modellbahnthemas – der Kombination von Haupt- und Nebenbahn in der Weite der pommerschen Landschaft zu Beginn der 1930er-Jahre. Ein Dachboden verwandelte sich daher von einer ungenutzten Abstellfläche zu einem Modellbahnparadies, in dem jeder Besucher Zeit und Raum vergessen kann …

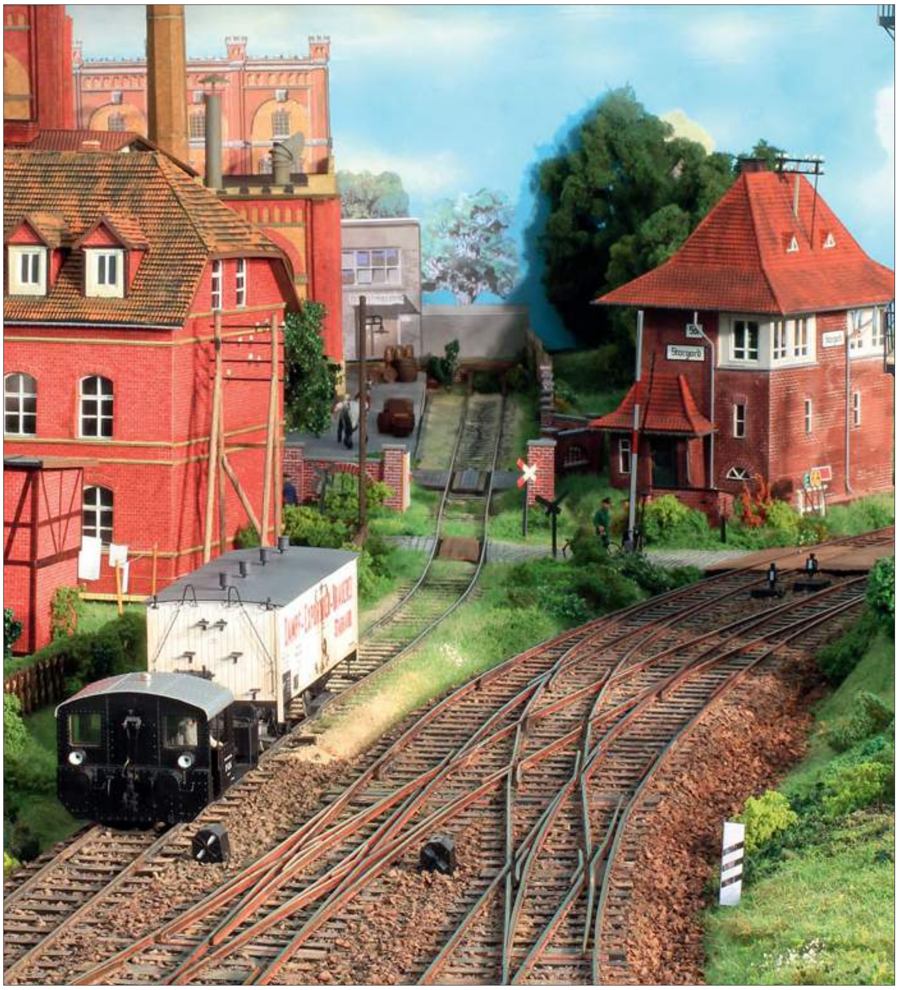
Modellbahnerische Vorgeschichte

Beim Anlagenbau prägten Thomas Hach ganz besonders die Arbeiten von Günter Barthel. Der Erfurter Modellbahner baute rund 30 Jahre an seiner beeindruckenden H0-Anlage „Velgarth–Peterswalde“; für die Freunde der Kleinbahnen ist es noch heute eine Kultanlage, auf Fotos und in Veröffentlichungen hat sie nach wie vor überlebt. Dargestellt war eine Kleinbahnwelt zwischen K.P.E.V., Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn und privaten regelspurigen und schmalspurigen Privatbahnen. Zu kaufen gab es für dieses Thema seinerzeit in der DDR nichts, daher musste fast alles im Eigenbau entstehen. Logischerweise wurden die Barthelschen Ideen und Vorschläge für die damalige Modellbahnliteratur eine nie versiegende Quelle. Beim jungen Thomas Hach hat es durch die Lektüre und beim Betrachten der Zeichnungen und Fotos förmlich „Klick“ gemacht. Er wurde nicht nur vom Modellbahnvirus infiziert, sondern wurde gleich zum Kleinbahnfan. So steht das bekannte „Gasthaus zur Eisenbahn“ auch jetzt wieder auf seiner Anlage – ein wenig größer, ein wenig blauer, aber viele Modellbahnfreunde dürften anhand der Giebelbeschriftung keine weiteren Erklärungen über die Herkunft der Modellbauidee benötigen. Durch diese Bezeichnung ist ein maximaler Wiedererkennungseffekt gegeben!





Die Einfahrt in den Bahnhof Stargard, dessen regelspuriger Hauptbahnteil gewissermaßen nur zur Hälfte im sichtbaren Anlagenbereich ausgeführt ist. Das Reiterstellwerk an der Zufahrt zu Güterbahnhof und Bw verdeckt hier außerdem einen der Stützbalken des Anlagenraums. Unten: Auf dem abzweigenden Gleis geht es hinter dem Stellwerk zum Anschluss der Brauerei, in der die Kö gerade einen Bierwagen abholt und zum Rangierbahnhof bringt.



Jene Verneigung vor den Modellbauern vergangener Jahrzehnte ist auch auf der aktuellen Anlage unübersehbar. Die Vorschläge boten Ansporn und Anregung, um sie nachzuempfinden und eigene Ideen zu entwickeln. Günter Barthel schloss seinerzeit einen Bericht zu seiner Anlage mit den Worten: „ Die Wahl der Epoche I … zeigt den Reiz einer Eisenbahnzeit, die mit einer Modellbahnanlage vor dem Vergessen bewahrt werden kann.“ Thomas Hach hat mit seiner eigenen Eisenbahnwelt um Stargard und Daber diesen Fingerzeig aufgegriffen und umgesetzt.

Vor dem Meisterstück der Naugarder Kleinbahn gab es da in einem früheren Hachschen Eigenheim auch die „Pauline“ – nicht seine Frau, sondern eine zauberhafte Schmalspurbahnanlage. Die mit einem Paternoster verbundene Zwei-Etagen-Anlage in 0/0e existiert leider nicht mehr, sie wurde abgerissen. Das Thema war die Kreisbahn Rathenow–Senzke–Nauen (RSN); einige Gebäude der Anlage finden sich jedoch auf der Naugarder Bahn wieder.



Freie Fahrt für den Schnellzug – es ist schon ein beeindruckendes Bild, wenn hier die 03 zusammen mit der „alten Preußin" der Baureihe 17 buchstäblich vorbeidonnert …

Startschuss für den Neuanfang

Nach dem Umzug ins neue Haus begann kurze Zeit später im Januar 2006 der Bau der „Naugarder Kleinbahn". Den Plan hegte Thomas Hach zwar schon lange vorher, aber erst jetzt gab es auf dem Dachboden „richtig Platz"!

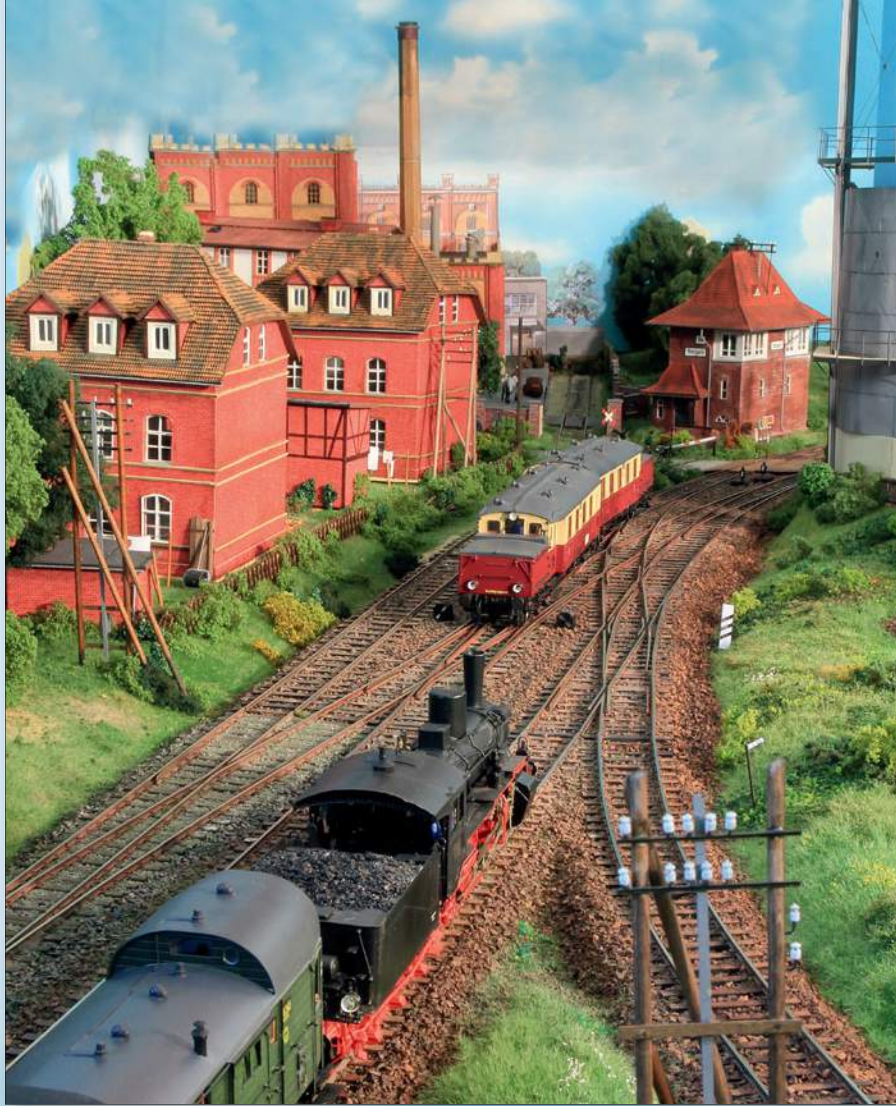
Vor dem Bau des Anlagenunterbaus musste der Raum aber noch den Erfordernissen angepasst werden. Das Haus mit annähernd quadratischem Grundriss besaß im Dachboden gewaltige Stützbalken; hier wurden einige mit Hilfe eines Fachmanns beseitigt und andere verstärkt, um den Raum



besser nutzen zu können. Es folgte das Verkleiden und Dämmen der Dachfläche, sodass eine glatte Dachschräge für eine blaue Himmelfläche und senkrechte Wände (bautechnisch Trempel) für die Hintergrundkulisse entstanden.

Warum dieses Thema?

Die neue Anlage sollte folgende Gesichtspunkte bieten: eine Paradestrecke mit Bahnhof, eine der damals typischen Zuckerfabriken mit Bahnanschluss sowie eine romantische Schmalspurbahnstrecke durch die weite Landschaft. An der darzustellenden Epoche II ging kein Weg vorbei. Als Vorbild dachte Thomas Hach zunächst an die Umgebung von Natangen. Wo das nun wieder ist, mag sich jetzt mancher Leser fragen – es liegt zwischen Ermland, Samland und Barten, also Ostpreußen in Reinkultur. Als die zentrale Hauptstrecke – sprich Paradestrecke für die große Dampflok- und Wagensammlung – sollte die Relation Königsberg–Prostken fungieren. Als Kleinbahn würde sich dann die Verbindung Kreuzburg–Tharau anbieten (Literaturfreunden wird das nicht unbekannt sein, aus Tharau kam das bekannte Ännchen).



Eine mit der 36 002 bespannte Leig-Einheit verlässt gerade den Bahnhof Stargard, auf dem Gegengleis hat der Akku-Triebwagen der Bauart Wittfeld Einfahrt erhalten.
Unten: Auf der Paradestrecke begegnen sich zwei Güterzüge – hier wird die großzügige Landschaftsgestaltung besonders deutlich, denn schließlich handelt es sich um die Baugröße 0 …





Vorbei an der Ladestelle des städtischen Gaswerks hat ein Personenzug Einfahrt in den Bahnhof Stargard erhalten.
Unten: Fahrt frei für den P 599, den „Bäderzug“ von Köslin nach Danzig. Die Zugkomposition mit dem Gh, Post3 und pr Pw3 hinter der ehemaligen preußischen P8 wurde nach einem Foto von Altmeister Carl Bellingrodt zusammengestellt.

Bei den Schmalspurbahnen der Region sah es dagegen für ein passendes Vorbild schon etwas dürftiger aus. Ob nun Königsberger Kleinbahn, die Niederungsbahn oder die Rastenburg-Sensburger Kleinbahn, sie hatten alle die Spurweite von 750 mm. Auf solchen Gleisen fuhr bereits die alte RSN; das neue Projekt sollte dagegen eine meterspurige Bahn zum Vorbild haben. Da wäre die Pillkaller Kleinbahn genau das Richtige, die aber relativ große Loks besaß. Eine davon ist übrigens die „Spreewald“ mit der Achsfolge 1'C, die heute in Bruchhausen in Betrieb ist. Die beiden ebenfalls die Vorgabe treffenden Kleinbahnen Pogegen–Schmalleningken wie auch die Memelner





Kleinbahn lagen seit 1920 in Litauen und fielen damit aus der weiteren Planung heraus.

Auf der weiteren Suche nach einem geeigneten Schmalspurvorbild gelangte Thomas Hach dann von Ostpreußen aus weiter westlich nach Hinterpommern. Die Saatziger, Regenwalder, Kolberger und Greifenberger Kleinbahn bildeten ein großes zusammenhängendes meterspuriges Kleinbahnnetz und waren damit für das neue Modellbahnprojekt wie geschaffen! Zudem gab es in der näheren Umgebung die regelspurigen Naugarder und Greifenhagener Kreisbahnen, dazu auch noch die Pyritzer Kleinbahn. Mittendrin lag Stargard (nicht zu verwechseln mit preußisch

Auf einer Bogenbrücke überquert die zweigleisige Paradestrecke das Gleis der Naugarder Kleinbahn, das zum Bahnhof Daber führt.

Stargard – diese andere Ostbahnstation lag in Westpreußen zwischen Schneidemühl und Dirschau). Stargard i. Pommern liegt an einer Hauptbahn (der Hinterpommerschen Eisenbahn)







Das großzügig gestaltete Bw des Bahnhofs Stargard ist mit einer Drehscheibe und einem Ringlokschuppen ausgestattet. Die Straßenbrücke im Hintergrund kaschiert das Ende der Gleise vor der Wand …

mit vielen abgehenden Strecken, die man gewissermaßen als die nördliche Ostbahn bezeichnen könnte.

Die Saatziger Kleinbahn endet in Stargard, die Naugarder Kreisbahnen liegen im Nachbarkreis. Also fanden sich hier in Pommern genau alle idealen Themen und damit die besten Voraussetzungen, um sie ins Modell umzusetzen. Ein weiterer Fakt beflügelte zusätzlich den Modellbau: Die Kleinbahnen waren nach den Lenz-Normalien ausgestattet – damit sind kleine B-Kuppler und wirklich sehr skurrile Fahrzeuge durchaus vorbildgerecht.

Nachdem nun der Ort und die passende Epoche festgelegt waren, konnte der Gleisplan ausgearbeitet werden. Erste Gedanken gingen dahin, den Bahnhof Runenberg-Elsenfeld oder Tribsees nachzubauen. Wegen der sich zu Lasten einer ansprechenden Para-



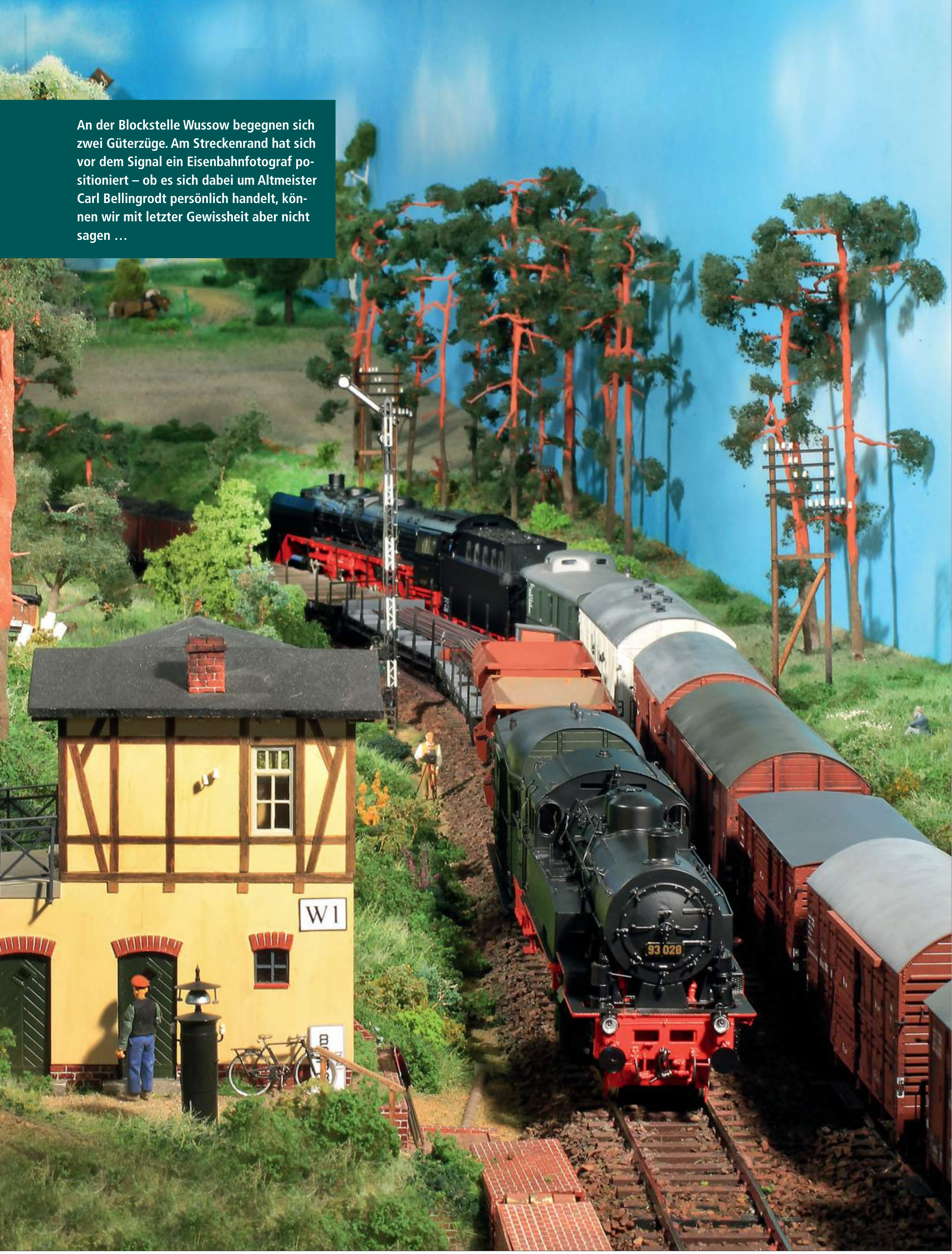
destrecke ergebenden Längenausdehnung wurde entschieden, auf einen Personenbahnhof zu verzichten. Dazu sagt Thomas Hach: „Außerdem würde bei den Kleinbahnen genügend rangiert werden, sodass die Hauptbahn ausschließlich dem geistigen und seelischen Wohlbefinden dienen soll. Um aber nun einen unverzichtbaren Güterwagenaustausch zwischen der Reichsbahn und der Kleinbahn zu bieten, bedurfte es eines Übergabegleises. Ein Geistesblitz brachte mich auf die Idee des halben Rangierbahnhofs, mit allem Pipapo …“

Modellbauspass und Stress

Was in den folgenden zehn Jahren folgte, war ein nur von ganz kurzen Pausen unterbrochener Modellbauspaß. Sechs bis acht Jahre hatte Thomas Hach veranschlagt, um seine Naugarder Kleinbahn (nun nicht Kreisbahn) fertigzustellen. Anfang dieses Jahres schlug ich ihm vor, seine Anlage doch einmal mit einem ausführlichen Bericht in der Reihe „MIBA-Anlagen“ vorzustellen. Dazu war Thomas Hach sofort bereit – doch er gab zu bedenken, dass dafür die Landschaft der nun schon „in die Jahre gekommenen Anlage“ noch aufpoliert und in manchen Bereichen überhaupt erst einmal zu vollenden wäre …



Ein Blick in den Ringlokschuppen, der fünf Stände aufweist. Durch den Standort direkt vor der Hintergrundkulisse können die Stände auf der rechten Seite nur von kurzen Tenderloks genutzt werden; auch das Dach musste hier angeschnitten werden.



An der Blockstelle Wussow begegnen sich zwei Güterzüge. Am Streckenrand hat sich vor dem Signal ein Eisenbahnfotograf positioniert – ob es sich dabei um Altmeister Carl Bellingrodt persönlich handelt, können wir mit letzter Gewissheit aber nicht sagen …



Anzumerken ist, dass wir uns schon seit einiger Zeit persönlich kannten. Vor ein paar Jahren besuchte nämlich Thomas Hach meine eigene 0e-Anlage „Polenz“ – von der nur 25 mm tiefen, aber plastisch wirkenden Niedermühle hat inzwischen sein ganzer Modellbahner-Freundeskreis erfahren. Somit waren wir gewissermaßen „Brüder im Geiste“, wenn es darum ging, Modellbau-Probleme und eine vorbildbezogene Landschaftsgestaltung in der Baugröße 0 auszuführen. Thomas Hach nahm es ohne zu zögern auf sich, innerhalb der kurzen Frist von drei Monaten die Landschaft „aufzupeppen“. Was hier in dieser Zeit entstanden ist, kann einfach nur begeistern! Außerdem war es gewissermaßen die Initialzündung, um so manche versteckte und vernachlässigte Ecken der Anlage neu zu gestalten und nebenbei durch Umbauten ganz neue Motive zu bieten.

Countdown mit Hintergrundkulisse

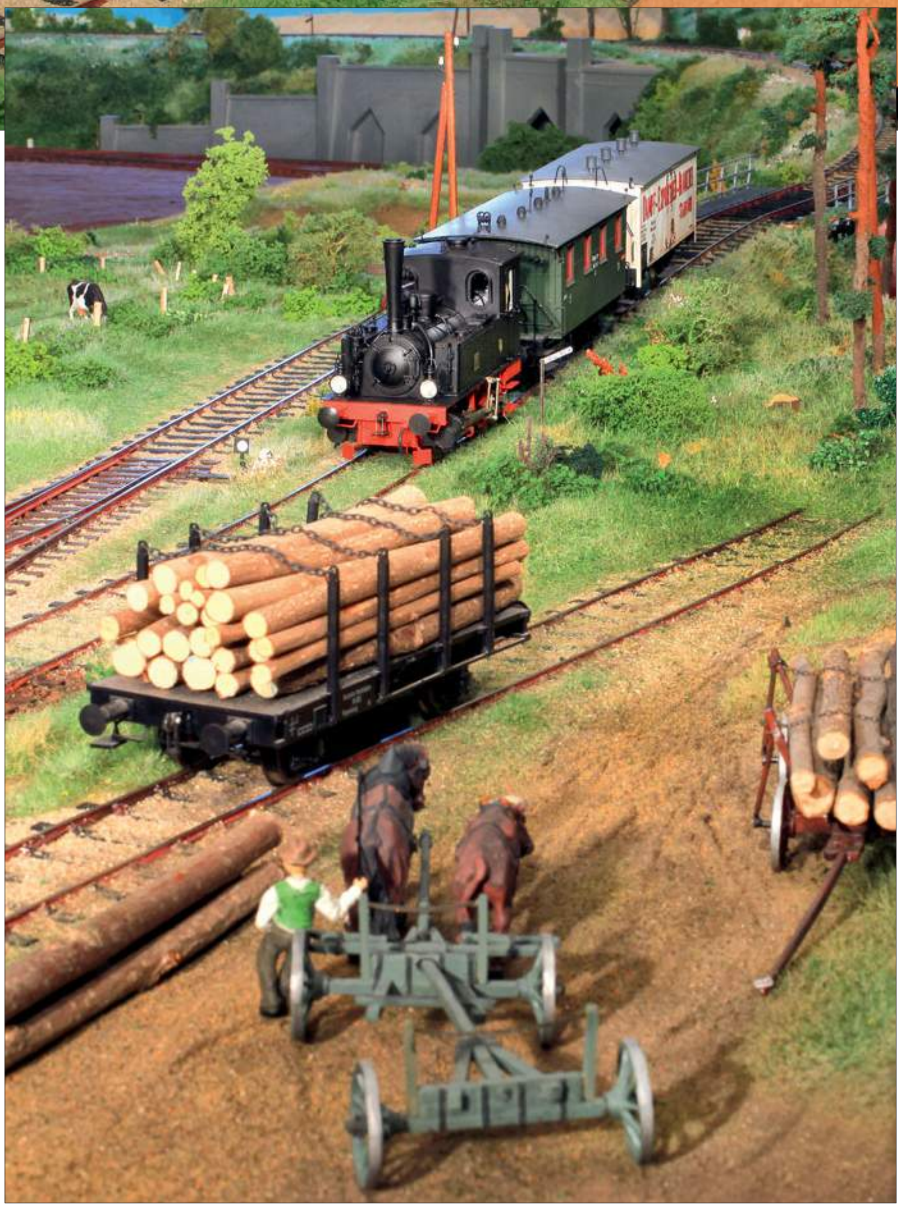
Beim Anlagenbau machen nicht wenige Modellbahner den gravierenden Fehler, den Blick in die Ferne zu vergessen. Eine Hintergrundkulisse kann aus einfachem blauen Papier, der MZZ-Himmeltapete oder einer Landschaft – künstlerisch handgemalt oder auf Fotobasis – bestehen. Auch die Qualität ist letztendlich nicht unbedingt entscheidend. Wichtig ist es hingegen, dem Auge des Betrachters einen gewissen Abschluss der Anlage

Auf der Hauptstrecke herrscht reger Verkehr – unser Fotograf braucht nicht lange zu warten, um mit dem von der 55 1293 gezogenen Güterzug ein weiteres interessantes Motiv vor die Linse zu bekommen …

Unweit der Blockstelle wird die Hauptstrecke von der Kleinbahn überquert.







Der Personenzug aus Stargard hat den Bahnhof Daber erreicht. Am Bahnsteig warten schon zahlreiche Fahrgäste auf die Rückfahrt, sie müssen sich aber noch gedulden, bis die Lok den Bierwagen abgesetzt hat. Ein wichtiges Transportgut ist hier auch Holz.

zu bieten – und diese Bedingung erfüllt auch schon hellblaues Papier. Bei Fototerminen kamen jedenfalls bislang diejenigen Modellbahner, deren Anlage keinen Hintergrund aufwies, aus dem Staunen nicht mehr heraus, wenn ich eine einfache Kulisse mit einer Landschaftsszenerie hinter das Diorama oder die Anlage gehängt habe! Die Modellbauarbeit hinterlässt auf diese Weise schließlich immer wieder einen deutlich realistischeren Eindruck.

Kurzum, Thomas Hach hat die nach der ersten Bauetappe verkleideten Dachschrägen und Trempel mit blauem Papier bezogen; im Fotofachhandel ist es von der Rolle in einer Breite von bis zu 1,40 m erhältlich. Je länger, je breiter war für Thomas Hach ein großer Vorteil. Einmal kann man das gegenüber einer Wolkentapete deutlich festere Papier besser tapezieren. Auch bilden die größeren Abschnitte weniger Stöße, die leider unvermeidbar sind und sich bei einer professionellen Beleuchtung der Anlage abzeichnen. Die Wolken sprühte er mit weißer Spray-

farbe auf das abgetrocknete blaue Papier. Ich selbst habe einmal publiziert, wie dazu selbstgefertigte Masken zum Einsatz kommen können; auch Horst Meier hat diese Methode im aktuellen MIBA-Spezial 112 ausführlich vorgestellt.

Nun kommt bei dem Aufstellungsort der 0-Anlage auf dem Dachboden noch das Gebälk ins Spiel, denn die Dachsparren stehen an den Schrägen um die halbe Sparrenbreite in den Raum hinein. Zudem gibt es in den Ecken vier starke Pfosten, die das Dach abstützen und die verständlicherweise aus statischen Gründen nicht entfernt werden können. Ferner steht fast in der Mitte des Raumes ein Versorgungsschacht (der frühere Schornstein), der vom Fußboden bis hinauf zum Dachfirst reicht – insgesamt sind es also fünf den freien Blick über die Anklage störende Hindernisse. Diese wurden aber so elegant umschifft, sodass man über die Planungsweitsicht des Erbauers nur staunen kann.

Der erste störende Stützpfosten steht mitten im Stargarder Verschiebebahn-



Der „Gasthof zur Eisenbahn" in Schloissin hat sich zu einem beliebten Ziel für Ausflügler aus der nahen Stadt entwickelt – kann er doch mit der Kleinbahn leicht erreicht werden. Hier finden auch die Erzeugnisse aus der Stargarder Brauerei Absatz, die natürlich ebenfalls mit der Bahn geliefert werden …





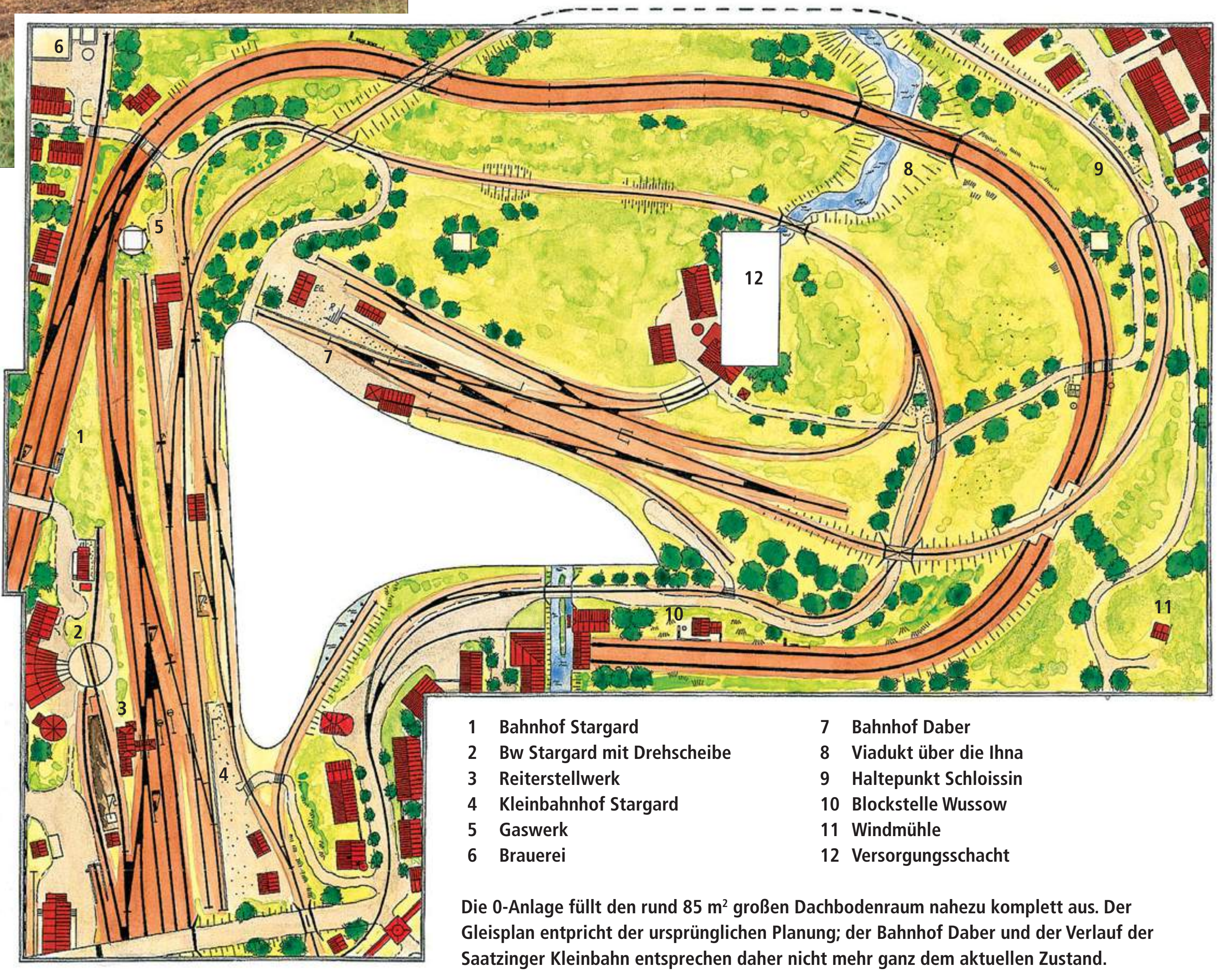




hof. Der Holzstempel wurde zuerst wie die anderen mit dem blauen Fotopapier umkleidet und das Modell des Stellwerks kurzerhand drumherum gebaut. Die zweite Stütze steht im Innenbogen der Stargarder Ausfahrt – diesen Holzpfosten tarnt das große Gasometer. Im Gleisplan findet sich im kreisrunden Querschnitt des Modells der quadratische Pfostenquerschnitt. Gehen wir auf gleicher Höhe etwas weiter nach rechts in die Anlage – dort umschließt ein Kiefernwäldchen die Dachstütze. Beim deutlich größeren Versorgungsschacht wurde das gleiche Prinzip angewandt. Einzuflechten wäre, dass diese Gestaltung ein Teil der „Fotoaktion-Vorarbeiten" war. Selbst im Urlaub entstanden so ganz nebenbei die dafür genutzten Kiefern. Weiter rechts liegt das letzte Hindernis zwischen der Paradestrecke und dem Haltepunkt Schloissin der Naugarder Kleinbahn. Hier kommt ebenfalls eine Bewaldung als Tarnung zum Einsatz.

Trassen- und Gleisbau

Nach diesem Exkurs zur Landschaftsgestaltung zurück zum weiteren Anlagen- und Streckenbau. Auf die stabilen Trassenbretter kamen die Gleise. Per Hand wurden dort Schienenprofile und Kunststoffschwellen zusammengefügt und eingeschottert. Als Basis der Bahnhofsflächen und Geländepartien wurden OSB-Platten verwendet; sie erlauben es, auch einmal auf die Anlage hinaufzusteigen; bei dem flächigen Aufbau lässt sich dies nicht immer vermeiden. Ein solide aufgebauter Schattenbahnhof in zwei Ebenen beherbergt Güter- und Personenzüge sowie verschiedene Triebwageneinheiten und einen Leig. Es ist allerdings nicht ganz leicht, dabei den Überblick zu behalten. Die Schattenbahnhöfe werden daher von acht Kameras überwacht; zusammengeschaltet zeigen sie auf einem Monitor die Gleisbesetzung und die Fahrten der Züge.



1 Bahnhof Stargard
2 Bw Stargard mit Drehscheibe
3 Reiterstellwerk
4 Kleinbahnhof Stargard
5 Gaswerk
6 Brauerei
7 Bahnhof Daber
8 Viadukt über die Ihna
9 Haltepunkt Schloissin
10 Blockstelle Wussow
11 Windmühle
12 Versorgungsschacht

Die 0-Anlage füllt den rund 85 m² großen Dachbodenraum nahezu komplett aus. Der Gleisplan entpricht der ursprünglichen Planung; der Bahnhof Daber und der Verlauf der Saatzinger Kleinbahn entsprechen daher nicht mehr ganz dem aktuellen Zustand.





Der Tag im Bahnhof Daber beginnt – über Nacht war die Lok 1c mit Ruhefeuer im Schuppen abgestellt.

Nach dem Öffnen des Schuppentors können Lokführer Gruchow und sein Heizer Dahlke die kleine Maschine zum Wasserkran vorziehen. Dort dauert es nicht lange, bis die Wasserkästen gefüllt sind.



Ein weiteres Problem stand beim Trassenbau im doppelten Sinne vor der Tür – nämlich die Tür. Hier fand Thomas Hach eine Lösung mit zwei Klappen. Dabei queren zwei Strecken in unterschiedlicher Höhe den Eingang zum Hobbyraum. Sie sind einfach mit einer Kette verbunden, werden um 90° nach oben geklappt und halten an der Anlage stehend von selbst. Dank des größeren Radreifenprofils in der Nenngröße 0 ist eine sichere Radführung über die Trennstellen gegeben. Erstaunlicherweise kommt es nach dem Herunterklappen und sicherheitshalber nochmaligen Andrücken der mobilen Trassenstücke zu keinerlei Entgleisungen an den Schienentrennstellen. Zusätzlich gibt es eine Sicherheitsvorkehrung bei hochgeklappten Trassenbrettern. Sobald die Klappen nach oben geführt werden und die Ringstrecke damit getrennt wird, werden auf beiden Seiten zwei Meter Streckengleis stromlos geschaltet. Schließlich mag man nicht daran denken, dass sich bei einem Absturz die wertvollen Fahrzeugmodelle wieder zum Bausatz zurückverwandeln könnten …

Mit dem Gleisbau ging gleichzeitig die Verkabelung einher. Auf der Anlage wird digital gefahren; dazu kommt eine Zentrale von Zimo zum Einsatz. Größe und Stromverbrauch verlangten nach deutlich größeren Kabelquerschnitten als bei einer durchschnittlichen H0-Anlage. Die Steuerung erfolgt dabei über Reedkontakte. Deren Leitungen dürfen



hier auf gar keinen Fall mit den Leitungen für das Gleisabschnittsmodul MX9 parallel laufen! Aufgrund der hohen Schaltimpulse fällt das hochohmige MX9 nämlich in einen nicht definierten Zustand …

Die Weichen werden über Motorantriebe von Conrad gestellt, die Signale und die Schrankenanlagen mit Servos von ESU; die Steuerelektronik kommt ebenfalls von ESU. Die Naugarder Kleinbahn, die Saatziger Kreisbahn und der Verschiebebahnhof werden „händisch“ über den Zimo-Funkhandregler MX31 betrieben.



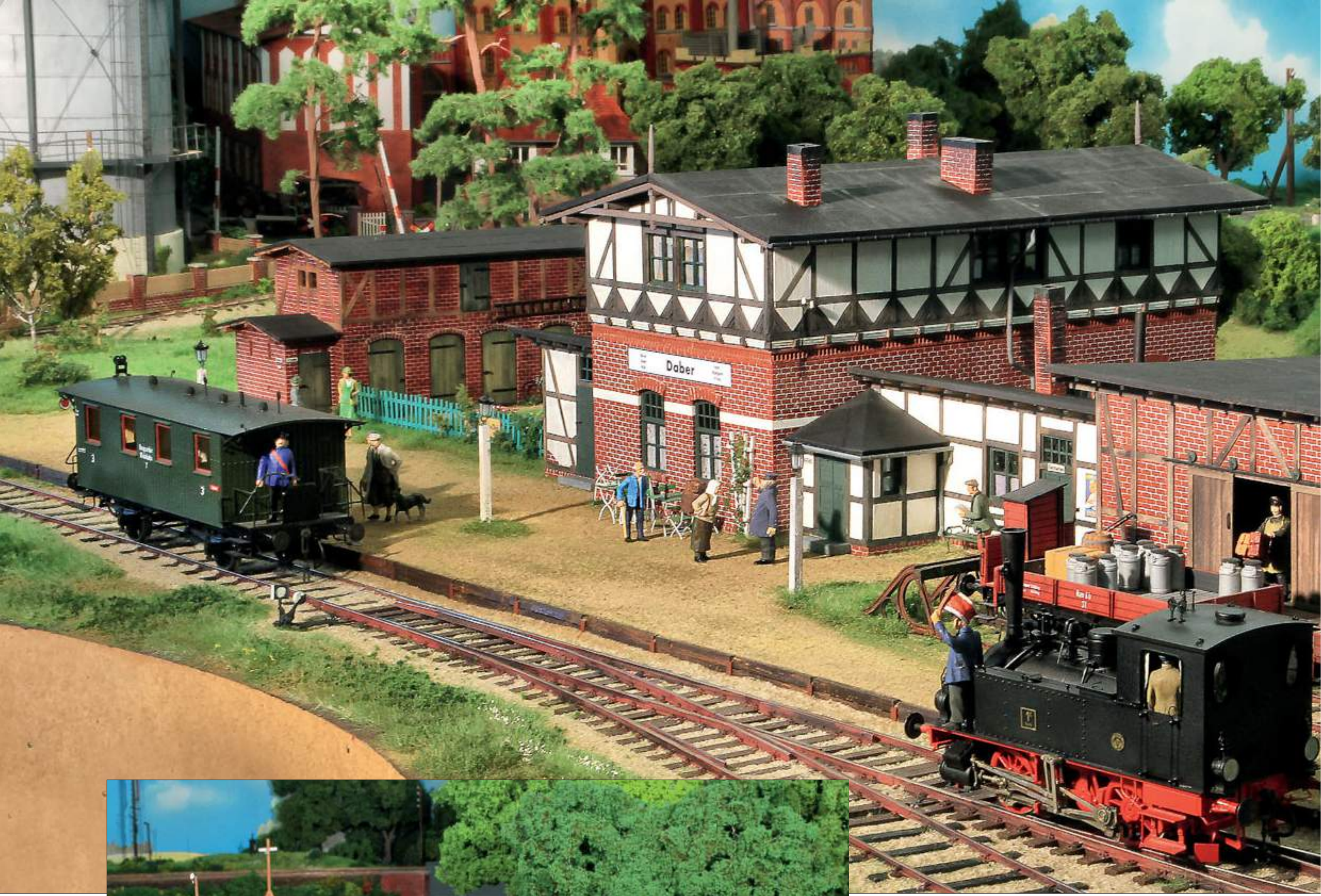
Rangierer Roggenkam sperrt mit seiner Warnflagge die Straße, damit die Lok zur Bekohlungsbühne vorziehen kann. Das Ergänzen des Kohlevorrats mithilfe von Weidenkörben ist ein mühsames Geschäft, Dahlke inspiziert währenddessen noch einmal alle Schmierstellen. Anschließend kann die Lok zum Bahnsteiggleis vorziehen.

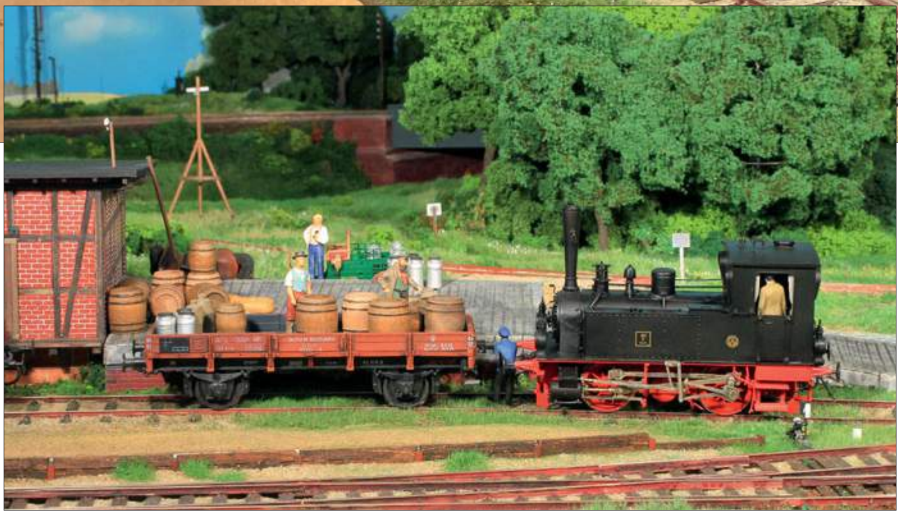
Gelände und Landschaftsbau

Hier gibt es keine großen Geheimnisse zu lüften. Noch vor gut 20 Jahren stand man beim Landschaftsbau in der Baugröße 0 vor einem Problem, denn wie sollte man beispielsweise Bäume und Gras herstellen, da sich die für H0 geeigneten Methoden und Materialien für den größeren Maßstab nur sehr bedingt eignen? So war auf vielen Anlagen meist nur ein Areal zwischen Bahnhof und Bw dargestellt, in dem das Grün beim Vorbild eher Mangelware ist …

Um das Jahr 2000 trat jedoch hinsichtlich der Gestaltung ein Wendepunkt ein, denn nun waren für die Begrünung der Anlage erschwingliche elektrostatische Begrasungsgeräte erhältlich. Hier erwies sich das Thema „preußische Klein- und Nebenbahn“ als





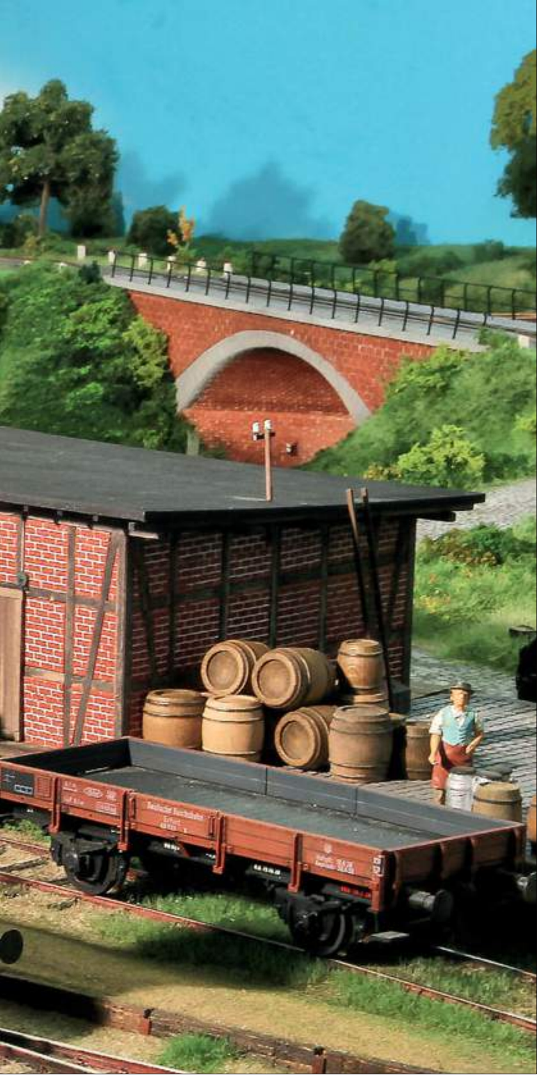


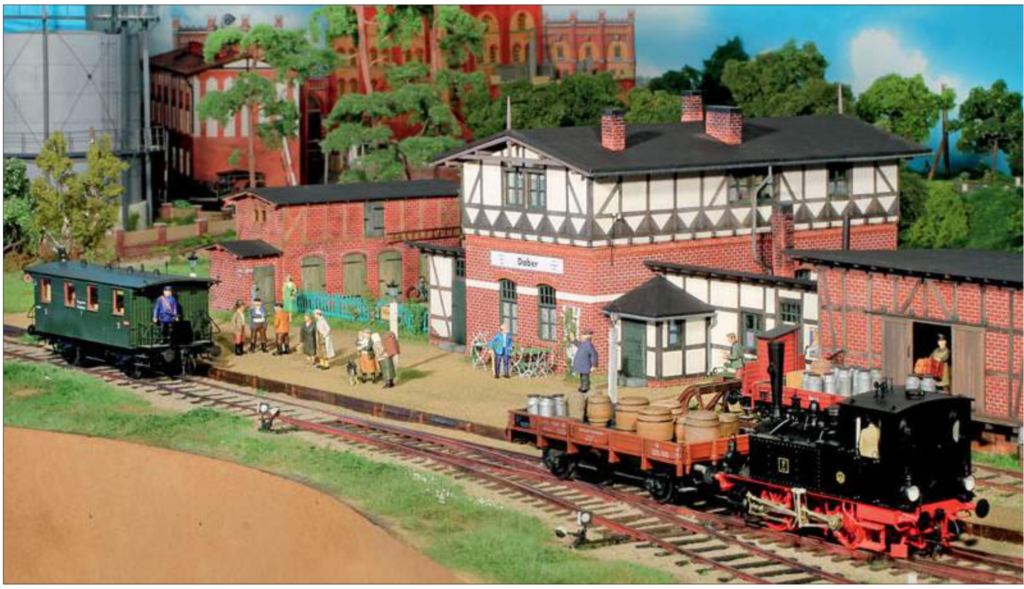
Am Hausbahnsteig steht der Personenwagen für den Zug nach Stargard bereit, auch einige Fahrgäste warten schon. Zuvor muss aber noch ein beladener Güterwagen am Schuppengleis abgeholt werden.

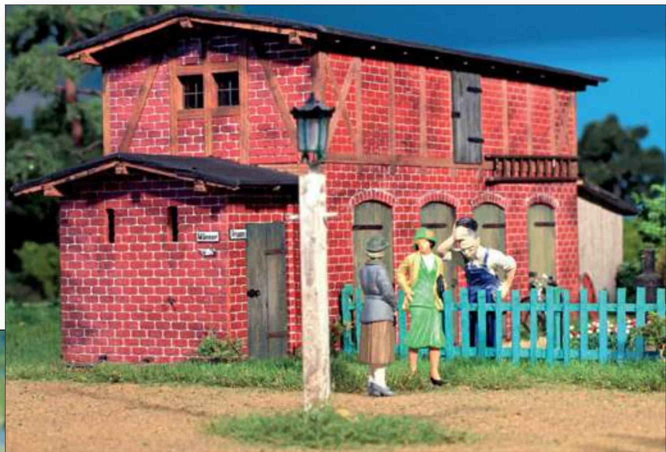


ideales Betätigungsfeld, um eine realistische Natur in leichter Hügellandschaft zu kreieren – der Elektrostat wurde wochenlang zum Hauptwerkzeug. Bei der Überarbeitung der Anlage stellte Thomas Hach fest, dass ein einfaches „Begrünen" noch lange nicht ausreicht, denn damit wird lediglich eine Basis geschaffen – und erst mit zahlreichen weiteren Arbeitsschritten kommt die richtige Struktur in den Wiesengrund. Bei einer „normalen Heimanlage" ist das schon eine überaus zeitaufwendige Aufgabe, bei der hier zu überarbeitenden Dachbodenanlage fast ein Lebenswerk. Doch mit dem nötigen Willen war es für den Erbauer kein Problem, sich tagelang mit dem Begrünen und dem Absaugen der überschüssigen Fasern zu beschäftigen. Der Lohn der Mühen waren schließlich realistische Wiesenflächen und traumhaft schön verkrautete Gleisabschnitte.

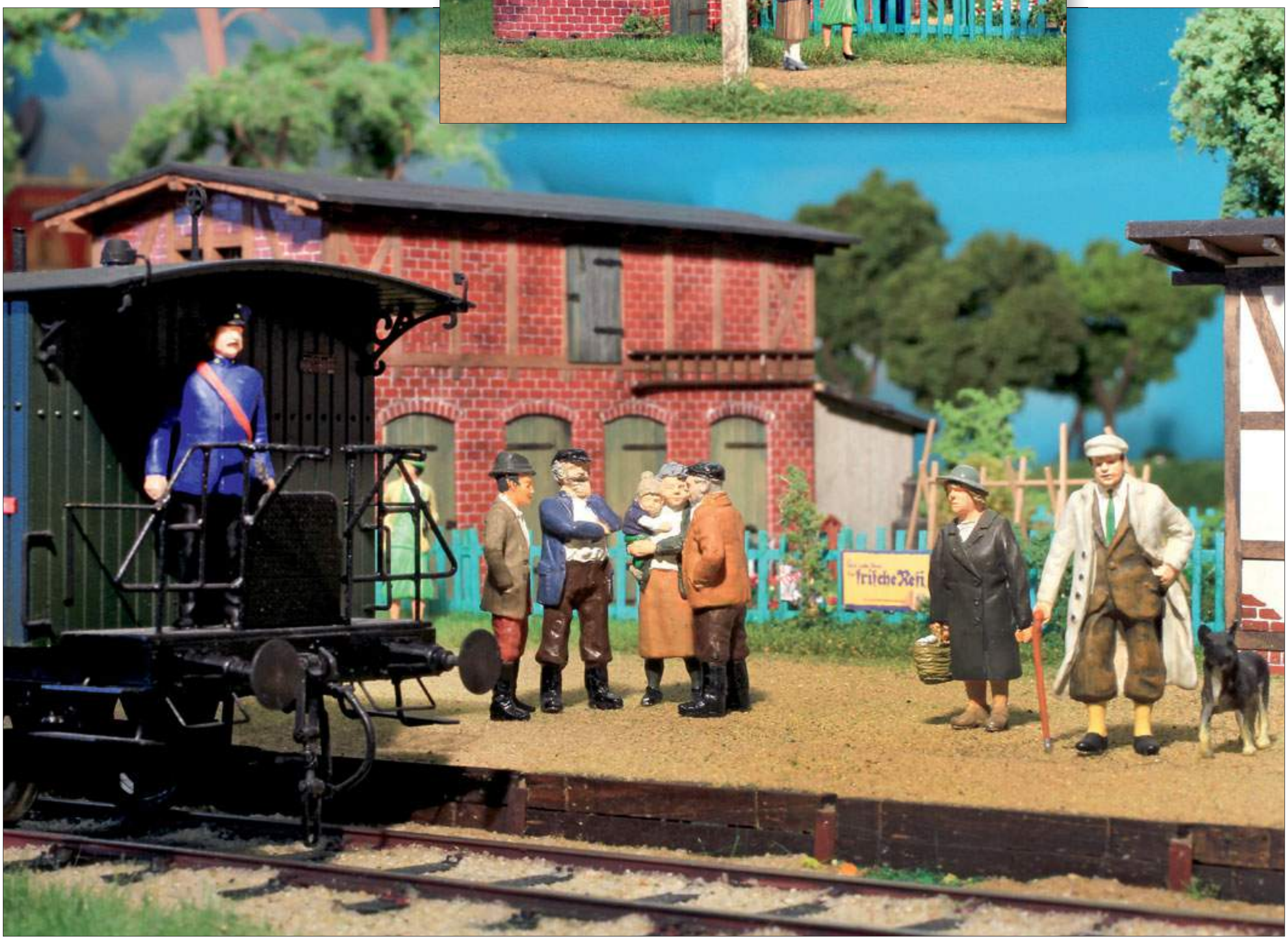
Wiesenflächen sind jedoch noch nicht alles. Es kommen Äcker und Weiden hinzu, Gärten und Straßenränder,







Mit einer Sägefahrt wird der Güterwagen zum Bahnsteiggleis gebracht. Bis der Wagen angekuppelt ist, dauert es aber etwas – da bleibt noch genügend Zeit für einen Gang zur Toilette …





Kleine Szene am Bahnhof Daber. Opa Hoppenstedt hat gerade in der Gaststätte seinen Frühschoppen genossen – in dieser Beziehung ist er noch sehr fit, mit dem Laufen hapert es dagegen. Dabei kommt ihm der Max in die Quere. Der hatte im Krieg ein Bein verloren; als Tagelöhner schleppt er sich nun mehr schlecht als recht durchs Leben, er muss gelegentlich versuchen, mit Betteln ein paar Pfennige oder gar Groschen zu ergattern. Bahnhofsvorsteher Justmann ist dies gar nicht recht …

Unten: Nachdem der Personenwagen wieder angekuppelt wurde, kann der Kleinbahnzug auf die Fahrt in Richtung Stargard gehen.

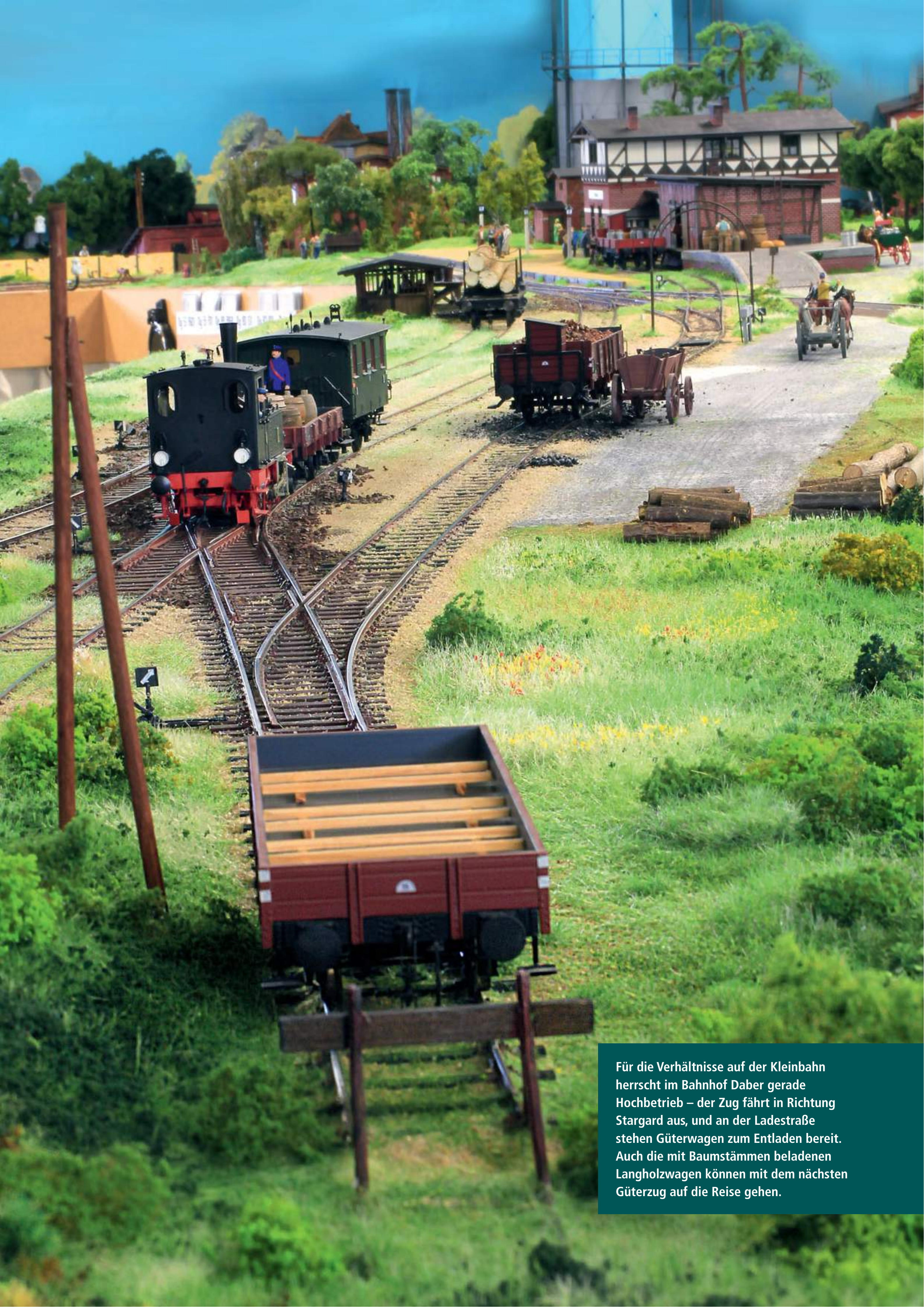


dazu Bäume und Büsche. Mit der Gestaltung von Ackerflächen kann man sich außerdem um viel Begrünungsarbeit herum mogeln. So liegen innerhalb der Anlage zwei große Landwirtschaftsflächen. Ein abgeernteter Acker wird gerade gepflügt. Dazu wurde eingefärbter Sand aufgetragen und die Spuren des Pfluges eingebracht. Bauer Huberschaar hat hier bestimmt mit seinem Zossen einige Tagwerke Arbeit vor sich! Die Größe des Ackers ist beeindruckend – auf diese Weise kommt die dahinter verlaufende Paradestrecke erst richtig zur Geltung, wenn dort eine 03 oder eine S 10 mit einem Schnellzug vorbeidonnert.

An die Äcker schließen sich eine Weide und weitere Kornfelder an. Hier gehörte wieder einmal Erfindergeist zum Modellbau, denn wie gestaltet man ein Kornfeld im großen Maßstab? Handelsübliche Geländebaumaterialien sind dazu nicht zu haben. Beide Felder entstanden daher aus den Köpfen von Maurerbürsten mit langen Borsten. Für die Darstellung von reifem Getreide waren sie jedoch schon wieder zu lang. In diesem Falle wurden daher die Holzplatten, in denen die Borsten eingesetzt sind, nebeneinander geklebt und so entstandene kompakte Gebilde so weit unter der eigentlichen „Geländeebene" postiert, dass sich für den Betrachter die richtige Halmlänge ergab.

Ein großer Bestandteil der Bäume wurde mit der Draht-Drill-Methode selbst gefertigt. Die weite pommersche Landschaft ist von Hügeln und kleinen Wäldern mit Kiefern geprägt, die auf den Sandböden dieser Region besonders gut gedeihen. An der „Blockstelle Wussow" dient ein solches Wäldchen als Geländeteiler zwischen der zweigleisigen Hauptstrecke und der in Daber ankommenden Kleinbahn; der Versorgungsschacht in der Anlagenmitte konnte ebenfalls mit einer Kiefernanpflanzung kaschiert werden. Dort kam außerdem die MZZ-Hintergrundkulisse „Wald" zum Einsatz; die wenigen Bäume davor suggerieren in Verbindung mit den hell gedruckten Kulissenteilen einen kleinen dichten Wald mit Tiefenwirkung.

Bei den Laubbäumen wurden neben wenigen Birken vor allem Modelle mit voluminösen Kronen gefertigt, an deren Zweige und Äste einfach nur Hekiflor kam. Für die Darstellung von anderen Bäumen verwendete Thomas Hach oft die Art-Line-Modelle von Heki; die Kronen konnten wunderbar zu massi-



Für die Verhältnisse auf der Kleinbahn herrscht im Bahnhof Daber gerade Hochbetrieb – der Zug fährt in Richtung Stargard aus, und an der Ladestraße stehen Güterwagen zum Entladen bereit. Auch die mit Baumstämmen beladenen Langholzwagen können mit dem nächsten Güterzug auf die Reise gehen.



ven Baummodellen verdichtet werden. Sehr eng zusammengestellt verdecken die Heki-Bäume beispielsweise den Stützbalken oberhalb des Bahnhofs Daber.

Der Einsatz von Industriemodellen hat zwei Vorteile – man erhält sehr schnell und vergleichsweise preiswert die gewünschte Bepflanzung. Beflockte Meerschaumabschnitte lassen sich bestens zu Alleebäumen und Büschen verarbeiten. Die Summe der hier genutzten Methoden und Materialien beweist, dass sich auch eine Anlage in der Baugröße 0 mit überschaubarem Aufwand angemessen begrünen lässt …

Gebäudemodelle

Da die Anlage nach konkreten Vorbildern entstand, war der Eigenbau von Gebäudemodellen unerlässlich. Allerdings hat sich das Bausatzangebot im 0-Bereich in den letzten Jahren durch die diversen Modelle von Lenz, Stangl und Real-Modell deutlich verbessert.

Thomas Hach suchte für seine Projekte in den über Jahrzehnten gesammelten Fachzeitschriften und Büchern immer wieder ganz gezielt nach Bauanleitungen. Als besondere Inspirationsquelle dienten immer wieder die Pläne und Zeichnungen von Günter Fromm, von dem auch die „Blockstelle Wussow“ stammt. Zuerst werden die Seitenansichten in den entsprechenden Maßstab kopiert; aus den Seitenwänden und Dachflächen war danach



Ein wichtiges Frachtgut für die morgendliche Fuhre sind die Milchkannen, die zur Molkerei gebracht werden müssen. Über den Inhalt der Fässer auf der Laderampe können wir indes nur spekulieren … Nicht nur die Kinder sind fasziniert, wenn am Bahnübergang an der Hauptstrecke die Dampfloks vorbeidonnern.



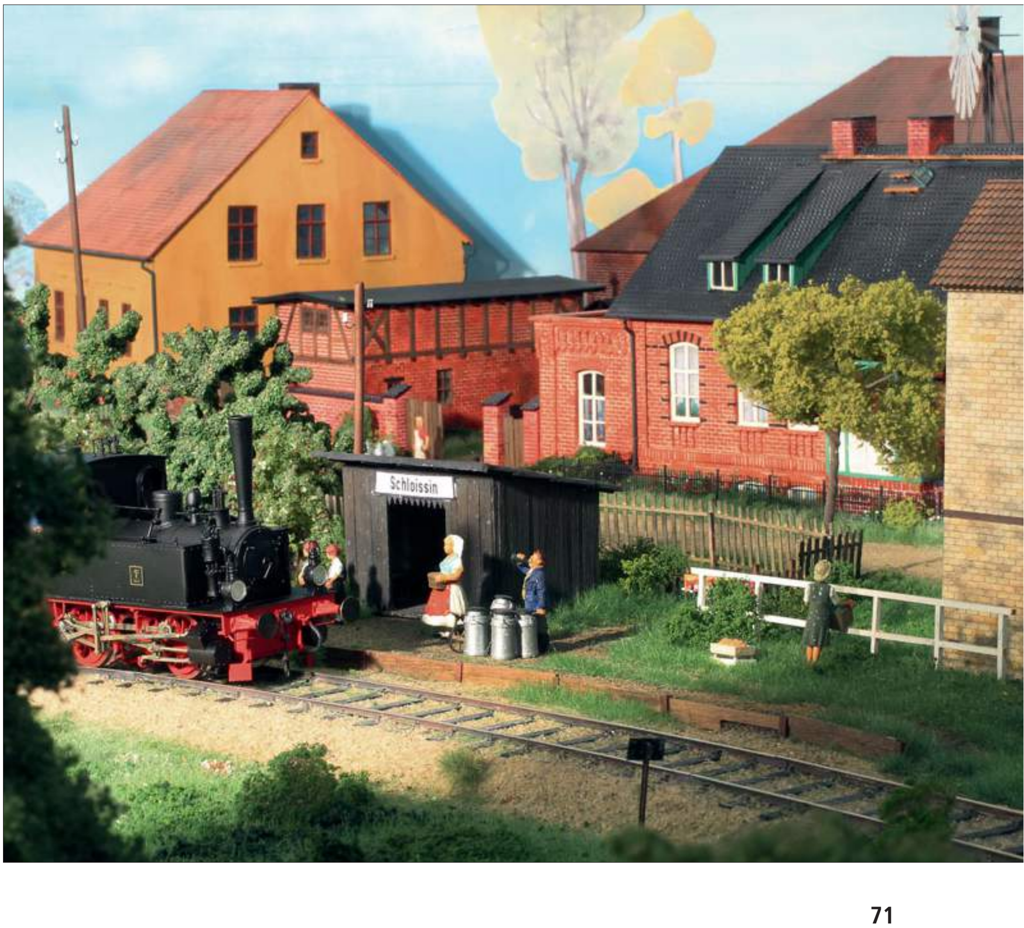


schnell ein Papiermodell für die ersten Stellproben zusammengesetzt.

So wurde der zunächst vorgesehene Standort des Stellwerks am rechten Bahnübergang schnell wieder aufgegeben; das am Hang stehende Gebäude wanderte schließlich an den Einschnitt vor der Tür zum Hobbyraum – für den Übergang reicht nun eine Kaue als Dienstgebäude völlig aus. Der Kleinbahnlokschuppen, das Stellwerk Stargard Verschiebebahnhof und das Gasometer fanden auf diese Weise ebenso ihren Platz auf der Anlage. Dabei konnte es durchaus auch einmal etwas länger dauern, bis der endgültige Standort gefunden war.

Als Baumaterialien für die Gebäude kamen Polystyrolplatten, Addie-Strukturplatten für das Mauerwerk, Holzleisten, Schleifpapier für die Dachflächen und Evergreenprofile aller Art zum Einsatz. Beim Bau war immer wieder ein Blick auf das Vorbild hilfreich. So orientiert sich das Empfangsgebäude des Bahnhofs Daber beispielsweise auch am noch existierenden Gebäude des Bahnhofs Lubmin bei Greifswald. Für die Farbgebung kamen verschiedene Farben und Beizen zum Einsatz. Puder werden zum Garnieren und Patinieren benutzt.

Eher gemächlich geht es am ländlichen Haltepunkt Schloissin zu. Allzu eilig hat man es hier anscheinend nicht, denn offensichtlich dauert es noch einige Zeit, bis der Zug kommt. Auch hier stehen schon einige Milchkannen zur Mitnahme bereit.





Bevor der Zug der Kleinbahn seine Rückfahrt nach Daber antreten kann, müssen zunächst einmal die Milchkannen entladen werden. Währenddessen kann die Lok am Pulsometer noch Wasser nehmen – was für die beiden Knirpse offensichtlich immer wieder spannend ist …

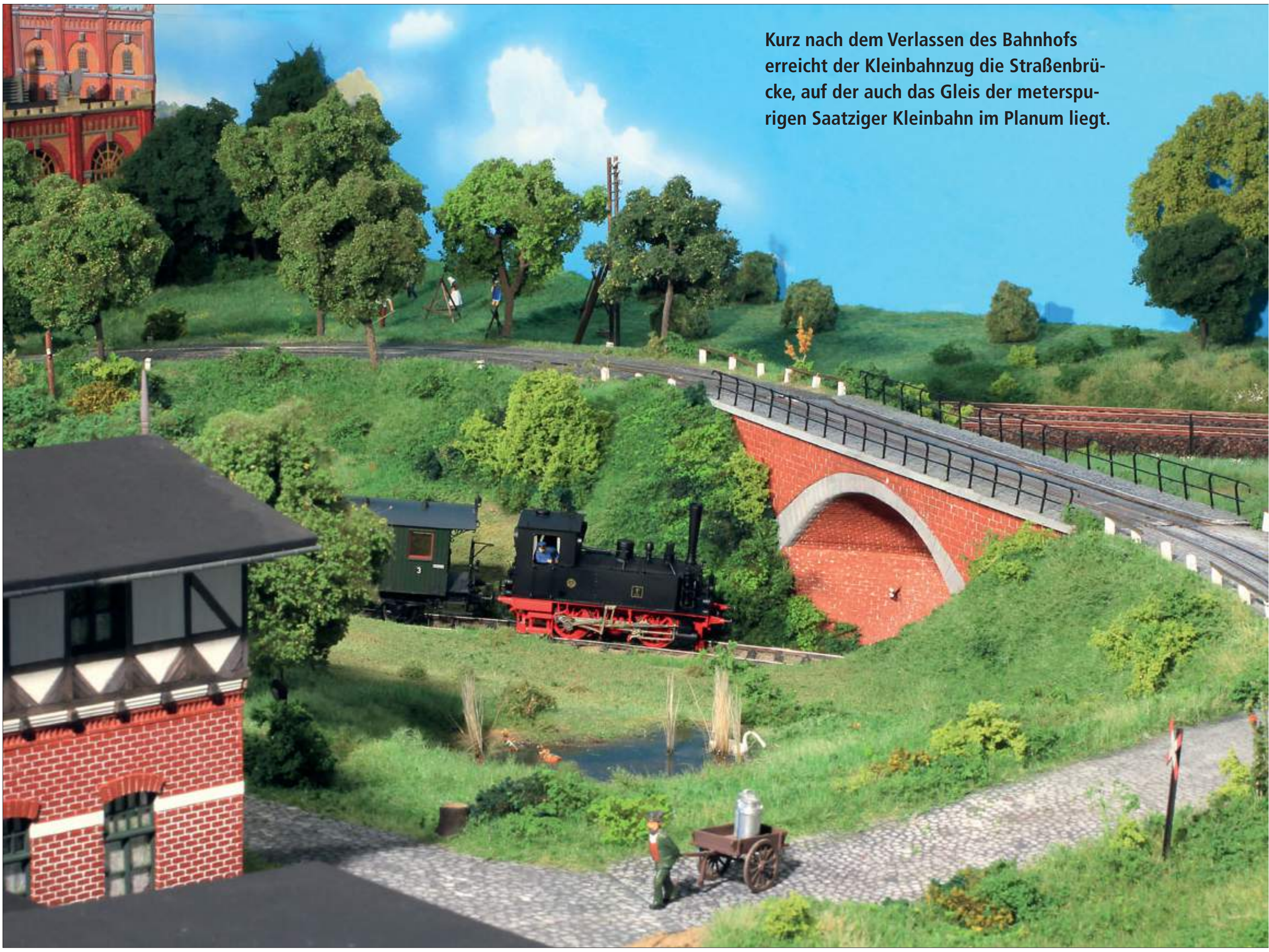
Für mehrfach benötigte gleiche Bauteile wie z.B. Fenster oder Türen wurden mit Evergreenprofilen und Polystyrolplatten Urmodelle gebaut und mit Silikon abgeformt. Mit Gießharz konnten sie dann je nach Bedarf leicht vervielfältigt werden – für ein Gebäudeprojekt erhält man so verlässlich gleiche Bauteile. Die Fenster einzeln aus Profilen zu bauen wäre dagegen deutlich aufwendiger.



Details am Streckenrand

Details können leichte Bastelarbeiten „im Vorbeigehen“ sein, sich jedoch auch zu hoch komplizierten Projekten mausern. Eine „schnelle“ Bastelarbeit ist beispielsweise der preußische Neigungsanzeiger. An ein Schienenprofil (Rundmaterial geht ebenfalls) werden ein oder in machen Fällen auch zwei Flügel angelötet; dabei handelt es sich um zwei Millimeter breite Streifen mit einer Spitze, ein Streifen weist um 30° nach oben. Die Beschriftung mit den Angaben zu Neigung und Länge kann man mit einem Computerprogramm gestalten, ausdrucken und aufkleben.

Weit mehr Aufwand erfordert dagegen die Schranke an der „Dampf-Exportbierbrauerei Stargard“. Die Brauerei hatte ein Freund mit vielen



Kurz nach dem Verlassen des Bahnhofs erreicht der Kleinbahnzug die Straßenbrücke, auf der auch das Gleis der meterspurigen Saatziger Kleinbahn im Planum liegt.

Raffinessen rein aus Papier und Karton gefertigt. Für eine Anlagenecke im Hintergrund der Anlage genügt diese Bauweise voll und ganz, denn kleinste Details brauchen bei der Distanz zum Betrachterstandpunkt nicht präzise nachgebildet zu werden. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens am Bahnübergang zur Brauerei mit Fuhrwerken, Autos und Personen waren jedoch Schrankenbäume mit Behang erforderlich – und diesen muss man sich für die Baugröße 0 selbst anfertigen.

So entstanden schließlich die Schranken komplett im Selbstbau; die Vorlage dazu fand Thomas Hach in der MIBA 11/1954 – so blieb also die Fachliteratur des vergangenen Jahrhunderts hochaktuell! Gut, Servos gab es damals noch nicht. Der Gitterbehang entstand aus vier Messing-L-Profilen (1 x 1 mm), die mit 0,5-mm-Bohrungen im Abstand von 3 mm versehen wurden – im Ganzen also 28 Löcher pro Leiste. Eine Leiste wurde direkt unter den Schrankenbaum gelötet. Der erste Versuch, den Behang zu fertigen schlug jedoch fehl …

Die neue Methode beschreibt der Erbauer wie folgt: „Man nehme 0,2-mm-Draht und wickelt ihn um einen 1 mm dicken Draht, die so entstandene Spirale wird abgezogen und mit einem neuen (!) kleinen Seitenschneider zu Ösen abgezwickt. Diese 112 Ösen werden in die Löcher der L- Schienen eingefädelt. Wer dies geschafft hat, dürfte auch das Praktikum zum Gefäßchirurgen bestanden haben. Danach mussten noch senkrechte Drähte gleichmäßig abgebogen (was in einer Nagelschablone aber recht schnell geht) und eingehängt werden.“

Anschließend stand die Schranke für die Lackierung und den Einbau in die Anlage bereit. Und was ist das Ende vom Lied? Vom normalen Beobachtungsstand vor der Anlage ist die detaillierte Bahnschranke mit Behang kaum zu sehen! Besser geht es, wenn die Platte, auf der die Brauerei steht, als Arbeitsöffnung herausgenommen wird. Durch die neun weiteren in der Anlagenfläche verteilten Arbeitsöffnungen wurde zudem eine Vielzahl der Motive eingefangen. Thomas Hach nennt das Erreichen dieser Öffnungen und das Durchtauchen zwischen den Stützen im Untergrund „Modellbahn-Sport mit Knieschmerzen und Muskelkater“. Wie recht er hat! Auch der Autor hatte noch einige Tage an den Auswirkungen zu leiden, weil Mensch und „fotografisches Gepäck“ unbedingt dorhin wollten …

Eine Reise mit der Kleinbahn

Nun sollen Sie aber zu einer Fahrt über die Strecke der Naugarder Kleinbahn eingeladen werden. Unser Treffpunkt ist der Kleinbahnhof Daber, dort beginnt an einem frühen Morgen die Reise ins pommersche Stargard. Wir haben von der Betriebsleitung die offizielle Genehmigung, unsere neugierigen Kleinbahnernasen in alles hineinstecken zu können!



Da die Straße schräg die Strecke kreuzt, wurde das Viadukt korrekt als „schiefer Bogen" ausgeführt.

Lok 1c der NauKB hat die Nacht im Lokschuppen verbracht, um das Ruhefeuer hat sich der Schuppenheizer gekümmert. Als Lokführer Karl Gruchow und Heizer Erwin Dahlke zum Dienst erscheinen, hat der Kessel bereits Spitzendruck. Nachdem das Schuppentor aufgeschlossen wurde, zieht der alte Gruchow die Lok zum Wasserkran vor, schnell sind die Wasserkästen gefüllt. Stationsvorsteher Fritz Justmann greift sich die Warnflagge, steigt auf die Pufferbohle und geleitet die Lok über den Bahnübergang bis zum Kohlebansen, dort wird mit Weidenkörben der Brennstoffvorrat ergänzt.

Am Bahnsteig verfolgt man gespannt das Geschehen. Der Personenwagen nach Stargard Kleinbahnhof steht schon bereit – Zugführer Kusserow verweigert den anwesenden Fahrgästen aber noch das Einsteigen. Erst nach dem Ankuppeln an die Lok dürfen sie die Wagen erklimmen. Vorher muss noch ein Güterwagen nach Stargard aufgenommen werden, den die kleine 1c an den Personenwagen drückt – danach kann die Reise in die Stadt beginnen.

Das kleine Züglein ist nun einige Zeit in Richtung Stargard unterwegs. Auf einem sehr modernen Überführungsbauwerk aus Beton (eindeutig ein umgesetzter Modellbauvorschlag von Rainer Barkhoff) passiert die Kleinbahnstrecke die zweigleisige Hauptbahn Stettin–Danzig. Weiter geht es durch die Felder und an Weiden vorbei nach Schloissin. Der kleine Haltepunkt verbindet das abgelegene Pommernland mit der Zivilisation, selbst ein Gasthaus zur Eisenbahn ist vorhanden. Mit seiner Terrasse ist es fast so etwas wie ein Geheimtipp für die „Städter". Einige Schulkinder warten hier schon auf den Zug, natürlich muss auch noch frische Milch mit dem Zug zur nächsten Molkerei gebracht werden. Hier hat die Kleinbahn eine wichtige Aufgabe zu erfüllen, nach nur wenigen Minuten Ladearbeit kann es weitergehen.

Die Strecke führt am Dorf vorbei und verschwindet hinter einem Hügel. Dabei schwenkt das Streckengleis hinter die Kulisse, geht unter der Hauptbahn hindurch und kommt nach rund zwei Metern wieder ans Licht. Eine Bogenbrücke überspannt die nun stark aus dem Tal ansteigende Strecke. Über diese führt nicht nur die Reichsstraße 104, sondern auch die meterspurige Saatzinger Kreisbahn, deren Gleise hier im Straßenplanum liegen. Am Gaswerk und dem Gasometer vorbei ist danach schon der Kleinbahnhof Stargard erreicht. Von hier aus geht es nun für die Fahrgäste zu Fuß weiter in die Stadt.

Mit dem Nachmittagszug kommt ein weiterer Güterwagen mit Milchkannen in Stargard Kleinbahnhof an; das Gleisende ist der Verladeplatz. Mangels eines Güterschuppens muss das dort unter freiem Himmel erfolgen – volle Kannen vom Wagen herunter, die leeren werden zurückgebracht. Dieses Wechselspiel findet jeden Tag statt; die Arbeiter müssen sich beeilen, denn der Fahrplan ist einzuhalten und der Wagen kommt an den nächsten Zug nach Daber.

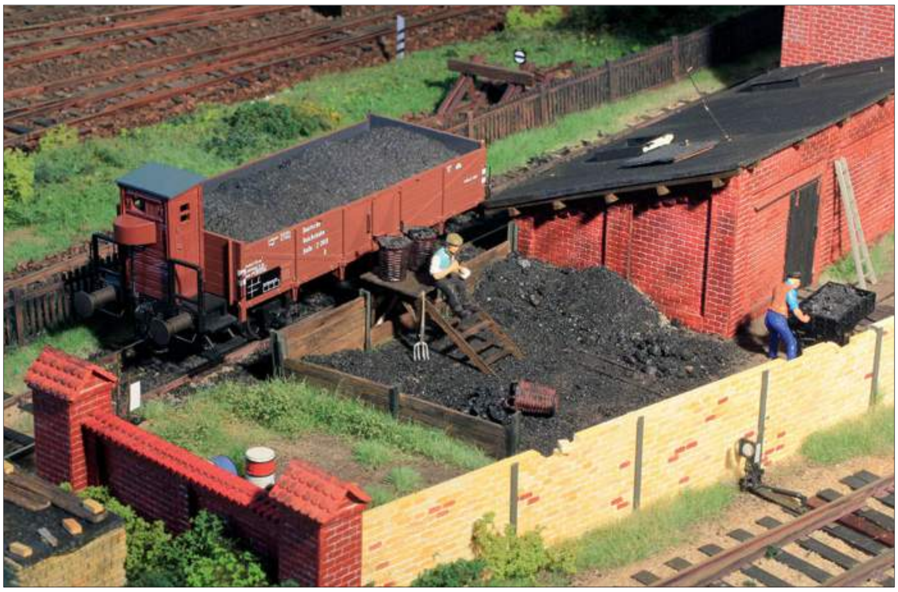
Dazu drückt die 1c den Personenwagen zum Gleisende und zieht den komplettierten Zug dann wieder nach vorn, damit die Fahrgäste einsteigen können. Bis zur Abfahrt sind es noch ein paar Minuten. Für zwei Schulburschen ist



aber noch Zeit genug, um Lokführer Gruschow zu bewundern. Gebannt stehen die beiden am Pulsometer und staunen. Na klar wollen sie nichts anderes als Lokführer werden!

Ein Pfiff und die Reise ins Pommernland beginnt mit der Durchfahrt des Stargarder Bahnhofsvorfeldes, vorbei an den Anlagen der Saatziger Kreisbahn, dem Ausziehgleis des Übergabebereichs und dem Anschluss des Gaswerks. Nun geht es die Steigungsstrecke zur Bogenbrücke hinunter. Das „Höllenmaul" wartet schon darauf, den Kleinbahnzug förmlich zu verschlingen – solche „Schauergeschichten" wusste Oma Pagenkopf ihren Enkel zu erzählen. Die Knirpse wollen es aber nicht so recht glauben und machen sich einen Spaß daraus. „Passt auf, gleich werden wir verspeist!" „Na da wird dem Viechssack aber gleich zum Ko.... sein!" – und mancher Mitreisende kann sich ein verstohlenes Lächeln hinter dem Handrücken nicht verkneifen. Was würde man geben, um noch einmal mit dem Zug nach Daber reisen zu können! Dabei dicke Butterstullen verspeisen und den Duft der umliegenden Felder, versetzt mit dem Rauch der Lok, zu genießen. Vergessen wollen wir aber nicht die anderen Begleiterscheinungen jener Zeit, denn diese dürfte sich kaum jemand wirklich zurückwünschen ...

Über den Tag dampft die 1c noch zweimal über die Kleinbahnstrecke. Einmal schleppt das im Selbstbau entstandene Unikat neben dem Personenwagen einen Bierwagen der Dampf-Exportbier-Brauerei Stargard aufs Land hinaus und holt frisch geschlagenes Langholz ab. Für den Holztransport



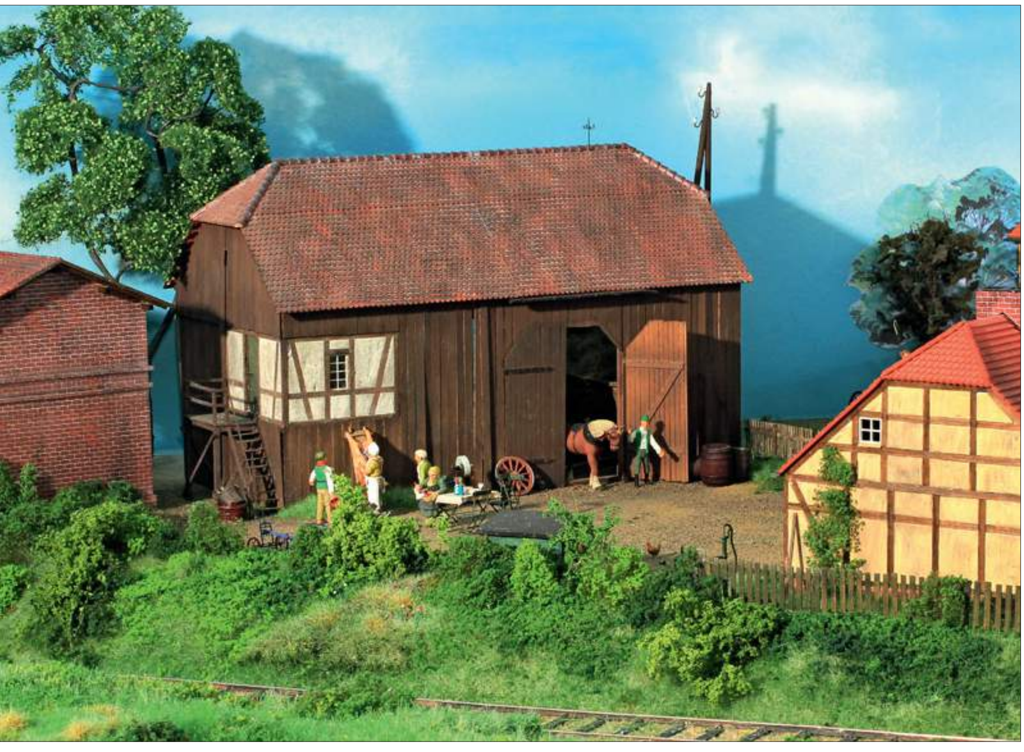
Das Gaswerk liegt zwischen den Gleisen der Kleinbahn und der Hauptstrecke – die Anlieferung der Kohle erfolgt hier natürlich auch mit der Bahn. Beim Entladen der Wagen ist jedoch noch reichlich Handarbeit angesagt …



In der dem Dorf Schloissin gegenüberliegenden Anlagenecke steht eine typische Bockwindmühle, wie sie seinerzeit in Pommern oft zu sehen war.



Dörfliches Leben – auf dem Bauernhof gleich neben der Kleinbahnstrecke findet gerade eine Schlachtung statt.



stehen zwei kurze Drehschemelwagen zur Verfügung. Mächtige spitze Stifte auf dem Drehschemelbalken halten die unten liegenden Stämme fest; beide Wagen müssen mit einer Kuppelstange verbunden werden, damit die lange Fracht sicher transportiert werden kann.

Die meterspurige Saatziger Kreisbahn beginnt ebenfalls in Stargard am Kleinbahnhof. Nach der Ausfahrt kreuzt sie die Naugarder Kleinbahn und mündet in die Allee der Reichsstraße 104. Über die Brücke, hinter dem Bahnhof Daber vorbei umfährt sie das Waldstück „getarnter Versorgungsschacht". In einem Einschnitt geht es hinab zu einer seinerzeit geplanten Spitzkehre. Heute endet dort die Strecke. die – man will es als Schmalspurbahnliebhaber nicht glauben – tatsächlich eingestellt werden soll!

Ein erster Schritt ist schon erfolgt. Das aus der Spitzkehre zurückführende Gleis nach Regenwalde ist schon abgebaut (der Gleisplan zeigt noch die ursprünglich einmal geplante Streckenführung). Stattdessen wurde an der Straße hinter der Blockstelle Wussow ein typischer ungepflasterter „Sommerweg" gestaltet, den früher die Pferdefuhrwerke benutzten. Adieu Kreisbahn, auch wenn es schwer fällt!

Irgendwann in nächster Zeit soll die Strecke bei einem weiteren Landschaftsbautermin mit Grasstücken einen zugewachsenen Eindruck erhalten. Der Abschnitt um das den Schacht tarnende Waldstück herum zählt für mich aber zu den schönsten Bereichen auf der ganzen Anlage. Für einen Schmalpur-Fan ist es ein Traum, in der dreieckigen Arbeitsöffnung sitzend den Zug um die Kiefern herum in Augenhöhe auf sich zukommen zu sehen. Da kann selbst die hinter ihm auf der Paradestrecke durchfahrende 03 mit ihren acht Schnellzugwagen nicht mithalten …

Die Hauptstrecke stellt im Übrigen einen Abschnitt der Hauptstrecke Stettin–Danzig dar. Für den Personenbahnhof Stargard war freilich kein Platz vorhanden, er liegt angenommenermaßen gut getarnt hinter der Hintergrundkulisse. Hinter dem Verschiebebahnhof kommen die Züge dann zum Vorschein und passieren das Weichenvorfeld am beschrankten Bahnübergang vor der Brauerei. Dort zweigt aus dem Stettiner Richtungsgleis die Zufahrt zum Verschiebebahnhof ab. Im Bogen hinter dem Gasometer geht es danach in Rich-



Durch einen Einschnitt führt die Strecke der Saatziger Kleinbahn weiter an einem kleinen Kiefernwald vorbei. Dieser Blick ist nur von einer Wartungsöffnung aus möglich – und bei Kleinbahnfreunden besonders beliebt …
Hinter der Strecke ist auch das Weizenfeld zu sehen, das aus insgesamt 14 zusammengeleimten Maurerbürsten entstand.



Auf schmaler Spur wird der Versorgungsschacht in der Mitte des Anlagenraums umfahren. Er wurde so gut wie möglich durch aufgeklebte MZZ-Kulissen und davor gesetzte Kiefern getarnt – auf diese Weise ergibt sich der Eindruck eines kleinen Waldes.



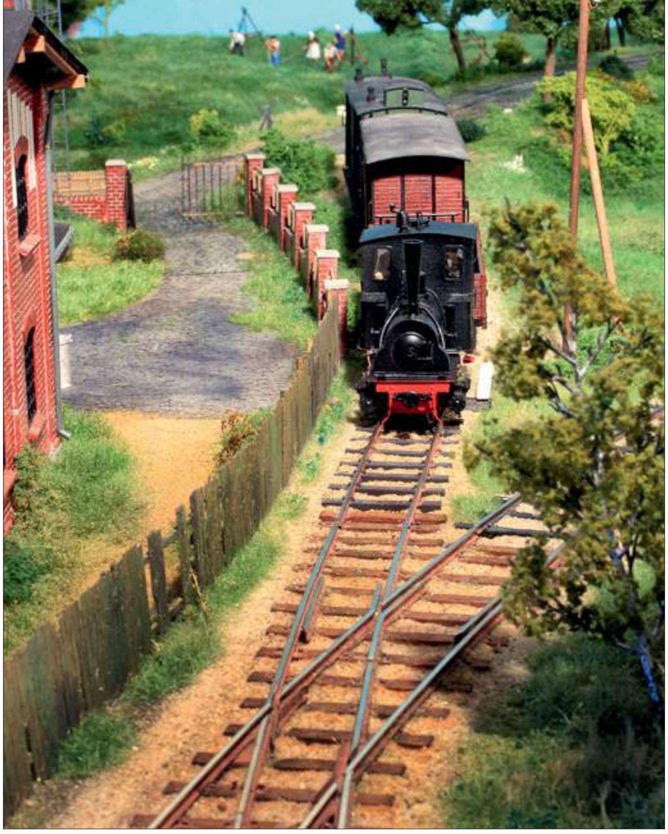
tung Paradestrecke. Ein vierbegriffiges Formsignal steht dort für die Züge aus der Gegenrichtung. Sind alle drei Flügel gezogen, bedeutet dies „Freie Fahrt zum Verschiebebahnhof“. Mit verminderter Geschwindigkeit passieren die Güterzüge die Ausfädelungsweiche aus der Hauptstrecke, eine Kreuzung und die DKW im Gegengleis nach Danzig. Geradeaus ginge es nach Stargard zum Personenbahnhof, auch die Übergaben zur Brauerei finden hier einen Schienenweg. Die in einem weiten Bogen verlaufende Hauptstrecke im Hintergrund verleiht dem Anlagentraum eine ungeahnte Tiefe – gerade lange Schnell- und Güterzüge wirken besonders eindrucksvoll. Weiter in Richtung Danzig passieren sie ein Steinbogenviadukt, in dessen Mauerwerk als Schmuckelemente die Jahreszahl 1859 sowie



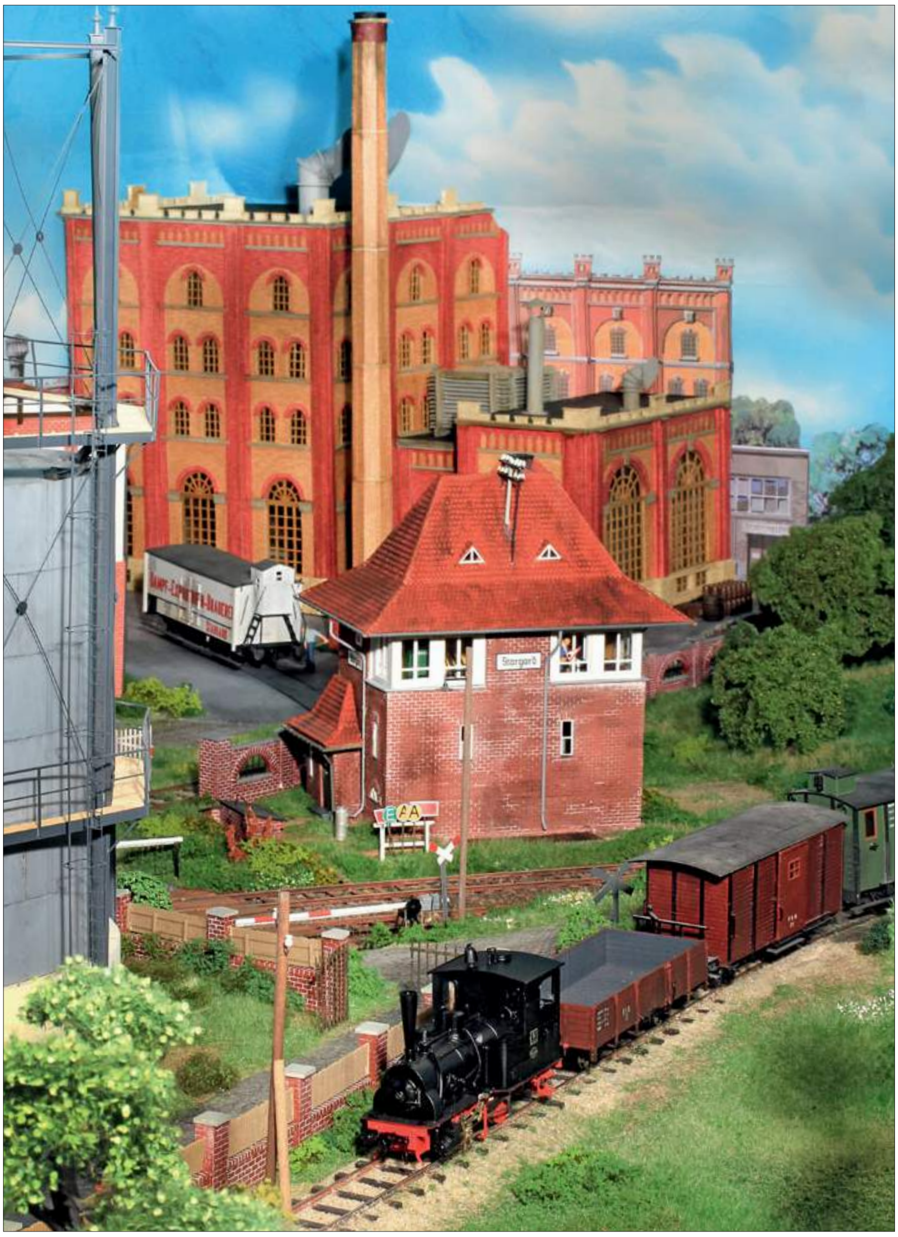
Noch ein kurzes Stück, und der derzeitige Endpunkt der Saatziger Kleinbahn ist erreicht. An einen weiteren Ausbau ist momentan jedoch nicht gedacht …



Auf der Rückfahrt hat der Schmalspurzug gleich wieder Stargard erreicht. kurz vor der Bahnhofseinfahrt kreuzt er das Gleis der normalspurigen Naugarder Kleinbahn.



Im Hintergrund erhebt sich in der Anlagenecke die große Brauerei. Das Modell entstand komplett aus Papier und Karton.



der preußische und der pommersche Adler in runden Medaillons zu sehen sind. Der kleine Fluss Ihna plätschert unter der Brücke durch; daher war beim Landschaftsbau auch die Wassergestaltung gefragt. Die Wellen wurden auf der blaugestrichenen Grundplatte einfach mit UHU-Klebstoffsträngen angedeutet. Einen richtigen Blick auf Viadukt und Fluss erhält man jedoch nur aus einer davor liegenden Arbeitsöffnung.

Im Bogen verläuft die Hauptbahn zum Überführungsbauwerk der Naugarder Kleinbahn, danach wird die Blockstelle Wussow erreicht. Carl Bellingrodt hat dort an der Straße sein Auto geparkt, am Gleis sein Stativ aufgestellt und belichtet ein Glasplattennegativ nach dem anderen. Über die Ausbeute kann er sich wahrlich nicht beklagen – klassische Schnell- und Personenzüge kommen ihm da entgegen, Güterzüge und ein Wittfeld-ETA. Auch eine Leig-Einheit für den Stückgutschnellverkehr ist gelegentlich zu sehen. Hinter der Blockstelle folgen die klappbaren Trassenbretter, über die die Reise in den Anlagenuntergrund zu zwei großen Abstellbahnhöfen weitergeht. Die Hauptstrecke ist nach dem Hundeknochenprinzip angelegt, sodass die Züge nach Stargard zurück fahren können.

Modellbahnerlebnis auf zwei Spurweiten

Was es heißt, auf der Zimmeranlage den Betriebsablauf, der bei Güterzügen zusätzlich mit Wagenladungskarten gewürzt wird, abzuwickeln, kann bei Betriebsabenden mit den „Freunden des Flügelrades“ nachvollzogen werden. Zwei gute Bekannte sind dann zu Gast – und sie haben zusammen mit dem Erbauer alle Hände voll zu tun! Gelegentlich setzt sich Thomas Hach mit einem Glas Gerstensaft beiseite und genießt den Bahnbetrieb auf der Hauptstrecke zwischen Stargard und Danzig und den beiden Kleinbahnen einfach nur als Zuschauer.

Dieses Erlebnis wollte ich Ihnen mit diesem Anlagenbericht ebenfalls vermitteln. Blättern Sie also, wenn Sie hier angelangt sind, noch einmal zurück und genießen Sie die Zeitreise nach Pommern zu Beginn der 1930er-Jahre! Zahllose Details sind hier mit Liebe, Sachverstand und modellbauerischem Können von Thomas Hach zu einer wirklich einzigartiegn Modellbahnanlage zusammengefügt worden.

Die Spezialisten



Ihre Anlage passt nicht durch die Tür des Modellbahnzimmers und lässt sich auch nicht zerlegen? Pech gehabt, wenn ein Umzug oder eine andere Nutzung des Raumes auf Sie zukommt. Die MIBA-Spezial-Autoren haben (buchstäblich) hinter die Kulissen geschaut und jede Menge pfiffige Ideen zusammengetragen, wie man eine mobile Modellbahn-Anlage plant, baut und gestaltet. Ob als „Schaubühne" im Regal oder in Segmente zerlegbar auf eigenen Füßen, ob mit vorhandener Beleuchtung oder eigens konstruierter Lichtblende, ob in reduziertem Umfang zuhause oder im Vollausbau auf einer Ausstellung – mobile Anlagen haben für den Betreiber nur Vorteile! Dieses MIBA-Spezial 112 bietet dazu zahlreiche praxiserprobte Tipps und Anleitungen zu Planung, Unterbau, Beleuchtung, Transport und vielem mehr.

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 120 11217 | € 12,–

Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial:



MIBA-Spezial 102
Allerlei Anlagen
Best.-Nr. 120 10214



MIBA-Spezial 103
Noch mehr Tipps + Tricks
Best.-Nr. 120 10315



MIBA-Spezial 104
Anschlussgleise Gleisanschlüsse
Best.-Nr. 120 10415



MIBA-Spezial 105
Details am Gleis ... und anderswo
Best.-Nr. 120 10515



MIBA-Spezial 106
Planung mit Ahnung
Best.-Nr. 120 10615



MIBA-Spezial 107
Patina mit Perfektion
Best.-Nr. 120 10716



MIBA-Spezial 108
Schnittstelle Schiene – Straße
Best.-Nr. 120 10816



MIBA-Spezial 109
Arkaden, Viadukte und Portale
Best.-Nr. 120 10916



MIBA-Spezial 110
Kleine Welt – meisterlich geplant
Best.-Nr. 120 11016



MIBA-Spezial 111
Gelungene Gleise
Best.-Nr. 120 11117

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,–

eBooks VGB

Jetzt als eBook verfügbar!



MIBA-Spezial 78
Best.-Nr.
12087808-e



MIBA-Spezial 91
Best.-Nr.
12089112-e

Je eBook € 8,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

www.facebook.com/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL



Holz auf der Spur

Text: Jörg-Dieter Klatt, Fotos: Gerhard Peter, Jörg-Dieter Klatt



Die Holzwirtschaft boomt dank modernster Organisationsmethoden, wobei traditionelle Krantechnik unentbehrlich ist. Auf der Segmentanlage „Holz auf der Spur“ sind ein großes Sägewerk mit Holzlagerplätzen, Gitterbrückenkran und Gleisanschluss Teilaspekte der auf der Anlage dargestellten Forst- und Holzwirtschaft.



Während die Reisenden am Bahnhof Weizen auf den nächsten Regionalexpress warten, verrichtet im Hintergrund die Entrindungsmaschine EMA unüberhörbar ihre Arbeit. Das Modell der Entrindungsmaschine ist ein Einzelstück, das eigens für diese Anlage gebastelt wurde. Am Freiladegleis (zwischen den beiden Tunnelportalen) wird ein Schüttgutwagen mit Kalk entladen. Bald wird der Kalk gegen die Versauerung des Waldbodens im Wald verblasen.



Ein altes Sprichwort sagt: „Man sieht den Wald vor lauter Bäumen nicht!“ Das gilt vor allem auch für das, was im Wald selbst geschieht. Wenn nun Förster, Modelleisenbahner und eine günstige Gelegenheit zusammentreffen, kann Licht in die Tiefen des Waldes gebracht werden. Die vorgestellte H0-Anlage „Holz auf der Spur“ gibt Einblicke in die Forst- und Holzwirtschaft.

Die Geschichte der Modellbahnanlage „Holz auf der Spur“ (HadS) begann in den frühen 1990er-Jahren. Zwei Schulen am Rand des Schwarzwaldes entschlossen sich, das Thema Modelleisenbahn im Unterricht aus verschiedenen Richtungen zu beleuchten. Der Lehrplan bot seinerzeit eine Fülle von Zugangsthemen aus den Fächern Technik, Geschichte, Geographie, Mathematik, Physik, die mit dem Bau einer Modellbahnanlage didaktisch sinnvoll angegangen werden konnten.

Anlässlich einer Ausstellung im Jahr 1992 konnten die St.Ursula-Schulen Villingen und die Grund- und Hauptschule Dauchingen ihre Gemeinschaftsanlage „Sauschwänzlebahn“ präsentieren. Seinerzeit lag der Schwerpunkt des Anlagenthemas auf der Nachgestaltung der nahegelegenen Strategischen Bahn von Blumberg nach Weizen. Bis zur Landesgartenschau Villingen-Schwenningen im Jahr 2010 erklommen die Jugendlichen aus Dauchingen bei den Wettbewerben „Modellbahn und Schule“ immer wieder das Siegertreppchen. Unter der Regie des damaligen Konrektors der Dauchinger Schule Klaus Meister und des Hausmeisters der Schule Michael Mäder entstanden preisgekrönte Modellbahnsegmente mit großem Detailreichtum.

Landesgartenschau 2010

Anlässlich der Landesgartenschau Villingen-Schwenningen 2010 sollte im größten begehbaren Holzpolter Europas das Thema „Multifunktionale Forstwirtschaft mit den drei Waldfunktionen Nutzung, Schutz und Erholung“ dargestellt werden. Hier trafen sich nun die drei Elemente Fachwissen,



Der Regionalexpress strebt dem Wendemodul entgegen. Rechts warten die Holzhalbfertigwaren auf ihren Abtransport. Die vollautomatische Sägeanlage vermisst die Stämme und führt sie den weiteren Produktionsschritten zu. Währenddessen drückt die MAK-Lok Frischware in Form von Holzstämmen ins Sägewerk.


534



Die Einfahrt zum Weiler Kehrtunnel direkt bei der Wutachüberquerung bedarf der Sanierung. Das Gerüst schützt den Ringzug der Hohenzollerischen Landesbahn vor herabstürzenden Steinen.

Bild rechte Seite: In weitem Bogen schwingt sich die Wutachtalbrücke über den weltbekannten Wildbach im südlichen Schwarzwald, wo soeben ein Ringzugpärchen einen Holztransportzug mit Fertigwaren in Fahrtrichtung Süden trifft.

Hobby und Anlass. Die Modellbahn „Holz auf der Spur“ wurde aus den Elementen der Sauschwänzle-Segmentanlage kreiert. Die Betreuer der Modellbahn-AG der Schule Dauchingen hatten seinerzeit erfahren, dass der Wettbewerb „Modellbahn und Schule“ mangels Interesse endgültig eingestellt worden war.

Förster Jörg Hammes vom Forstamt der Stadt Villingen-Schwenningen und selbst begeisterter Modellbahner knüpfte Anfang 2009 die Kontakte zu Klaus Meister und Michael Mäder. Mit neuer Motivation machten sich drei Schülerinnen und neun Schüler aus den Klassen 5 bis 9 an die große Herausforderung. Schule und Forst, jeder brachte seine Stärken in das Projekt ein. Erwartungsgemäß oblag die Waldgestaltung vorwiegend den Forstleuten, aber auch die Schüler waren nach einer Waldführung in der Lage, detailgetreue Bäume in Serie und vor allem echten Waldboden anzufertigen.

Anlagenkonzept

Auf dem Diorama sollte neben der multifunktionalen Forstwirtschaft die gesamte Wertschöpfungskette vom Baum zum Holzprodukt dargestellt werden. Dabei wurde bewusst auf die „modellbahntechnisch“ eigentlich recht einfache Konzeption des „Hundeknochen“-Prinzips mit einem hinzugefügten großen Abstellbahnhof gesetzt. In erster Linie galt es, den Wald und seine Geheimnisse in einem detaillierten Überblick zu gestalten. Dass dabei die Elemente der Sauschwänzlebahn miteinbezogen wurden, ergab sich aus den bereits bestens gestalteten Segmenten der ehemaligen Schulanlage. Insbesondere das didaktische Konzept lag den Gestaltern sehr am Herzen.

Sowohl die Schüler als auch die Betrachter können sich anhand der ca. 14 m langen Modellbahn einen schnellen Eindruck über das Geschehen in und um den Wald verschaffen. Dabei werden nicht nur die Modelleisenbahnfreunde angesprochen, auch die dem Thema Modellbahn eher distanzierten Menschen finden im Detailreichtum von „Holz auf der Spur“ ihren Gefallen.

Segmentanlage

Logisch aufgebaut und gut verständlich wurde die multifunktionale Forstwirtschaft im Schwarzwald inmitten von ca. 1200 fast maßstäblich „hochgewachsenen“ Bäume dargestellt. Bis auf wenige Exemplare wurden die Laub- und Nadelbäume von Busch, Faller, Noch, Heki und Model Scene in aufwendiger Handarbeit in Länge, Form und Farbe unterschiedlich stark verän-


sto
HzL
HadS 1



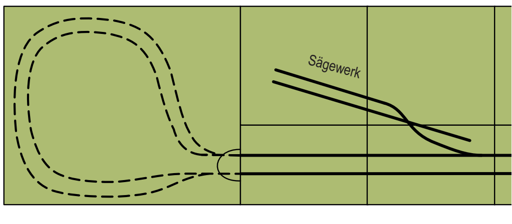
dert. Jeder Baum sieht anders aus – wie in der Natur.

Da nur die Fichten von Model Scene in der Höhe annähernd realistisch sind, mussten alle anderen Bäume verlängert werden. Die Verlängerungen bestehen aus Faulbaum- und Heckenkirschenstücken, die sich im heimischen Wald finden. Diesen dann maßstabsgerechten „Stämmchen“ wurden Laubbäume, Fichten, Kiefern und Tannen „aufgepflanzt“ und – wo nötig – mit Sprühkleber und Flockenmaterial der genannten Hersteller veredelt. Fertig ist der „Hochwald“, der in der Forstsprache allerdings ein Alt- oder Baumholz ist.

Damit Bewegung nicht nur von den fahrenden Zügen ausgeht, sind an verschiedenen Stellen Funktionselemente eingebaut. Hingucker und Star aller Ausstellungen ist der „fallende Baum“. Hierbei wird die Sicherheitsfällung einer in Richtung Bahn hängenden Kiefer über einem Tunnelportal in Echtzeit vorgeführt. Das Anspringen einer kapitalen Motorsäge, die sachgerechten Warnrufe und das Krachen des fallenden Baumes ertönen synchron zu den Bewegungen von Forstarbeiter und Baumstamm.

Ein Schrittmotor, der von einem Microprozessor angesteuert wird, zieht über eine recht komplizierte Seil- und Hebelmechanik den Baum zunächst über den Kipppunkt, ehe die Kiefer dann der Schwerkraft folgend zu Boden stürzt. Neugierige Betrachter staunen über das „wundersame Schnellwachstum des Waldriesen“ nach wenigen Minuten. Diese anspruchsvolle Mechatronik haben Jugendliche des Villinger Gymnasiums am Hoptbühl konstruiert.

In den „Modellwäldern“ der Anlage sind zahlreiche Unikate von Forstspezialmaschinen, Waldarbeitern und Förstern zu entdecken. Sämtliche Arbeiten, die im Forst erledigt werden, sind im Modell dargestellt: Holzernte durch Forstwirte und Harvester, Holzrücken durch Forwarder und Forstspezialrückeschlepper, Pflanzung, Unterhaltung von Waldwegen und Waldspielplätzen. Erstaunen bei den Besuchern







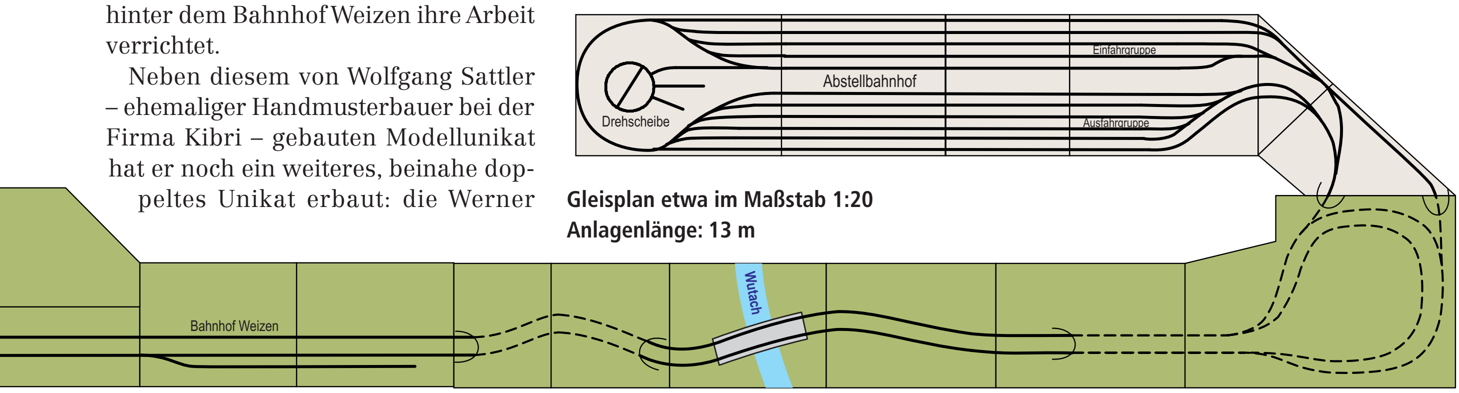
Der Förster warnt die Walkinggruppe vor den Gefahren der Holzernte. Gevatter Hein Tod wartet derweil auf die uneinsichtigen Walker.

Farblich passend zur Umgebung zieht die G 2000 aus Belgien einen Stammholzzug in Richtung Italien. Der Maschinenweg neben dem Bahndamm ist derzeit für Wanderer – und auch für die Walkinggruppe siehe oben – unpassierbar!

lösen immer wieder die Modelle der ausgestellten Forst- und Holztransportfahrzeuge aus. Zum einen wurden handelsübliche Modelle derart gesupert, dass nur Kenner ihre Herkunft erahnen. Zum anderen zieren auch echte Unikate die Modellbahnanlage. So zum Beispiel die Entrindungsmaschine, die hinter dem Bahnhof Weizen ihre Arbeit verrichtet.

Neben diesem von Wolfgang Sattler – ehemaliger Handmusterbauer bei der Firma Kibri – gebauten Modellunikat hat er noch ein weiteres, beinahe doppeltes Unikat erbaut: die Werner Lastbildungseinheit – basierend auf einem MB-trac – wurde auch im Original nur in sehr geringen Stückzahlen hergestellt. Auffallend auch die Häufigkeit von bestens gealterten Land Rover-Modellen, die überall auf der Anlage zu finden sind. Der Initiator dieser Anlage hat seinem zweiten Hobby an dieser Stelle würdige Denkmale gesetzt.

Die Arbeiten werden übrigens durch vorbildgerecht bemalte Figuren erledigt: Förster in grünen Dienstjacken mit schwarzgelben Bruststreifen und Waldarbeiter in rotgelben Sicherheits-



Gleisplan etwa im Maßstab 1:20
Anlagenlänge: 13 m



Der HSM 6-Rad Forstspezialschlepper hat ordentlich zu tun, um die vielen Festmeter Stammholz zum Polter zu schaffen.



Schweres Gerät auf breiten Reifen ermöglicht bodenschonende und wirtschaftliche Holzernte.



Viele Raummeter Papierholz müssen vor dem Abtransport gelagert werden.

kleidungen. Und genau wie beim Vorbild missachten auch im Modell einige Erholungssuchende die ihrer Sicherheit dienenden Absperrungen – selbst der Förster wird ignoriert. Dass dann Gevatter Tod mit seiner Sense dem Weitergehen Einhalt gebietet, wird von den Besuchern mit dem vielsagenden Nicken des Begreifens quittiert. Gerne wird auch die zur Waldführung wandernde Schulklasse unterhalb des Aussichtsturmes entdeckt – ein Beleg dafür, dass engagierte Lehrer auch heute noch den Wald als Lehrraum im Auge haben.

Ganz in der Nähe dieser Wanderszene sorgt eine gleichfalls typische Situation aus dem Wald für Aufmerksamkeit: Eine Wildsau kollidierte mit einem Pkw und hat ihr Leben dabei ausgehaucht. Die Polizei nimmt den Unfall auf; Das beschädigte Auto wartet auf den Abschleppwagen, der es zur Werkstatt bringt. Auch die Blutspuren auf dem Asphalt sind noch zu beseitigen.

Sogar künstlerisches Schaffen haben die Erbauer nicht vergessen. Die grandiosen Farbspiele von Wasser, Wald und tiefstehender Sonne in der Wutachschlucht haben schon manchen Maler inspiriert. Und wo der Wildbach rauscht, sind in der Regel auch die Sportangler nicht weit. So harrt ein Fliegenfischer im kalten Wasser des Anbeißens einer Forelle.

Viele Meter über dem Angler finden sich in den Wutachflühen einige Bienenstöcke, die einen Hinweis auf reichhaltige Tracht von Blumen und dem Wald geben. Gute Augen braucht der Betrachter, um die Gruppe Fallschirmjäger bei ihrem Übungsmarsch durch

die Wutachschlucht zu entdecken. Selbst ein Liebespärchen hat im Wald, etwas abseits und gut versteckt, ein ungestörtes Plätzchen für sein Vergnügen gefunden.

Was derzeit für heftige Diskussionen in der Region sorgt, wurde bei HadS schon einmal in die Realität projiziert: Eine mächtige Windturbine deutet darauf hin, dass über den Höhen des Schwarzwaldes auch Energie geerntet werden kann. Orte an denen sich Tiere und Pflanzen ungestört ausbreiten können, nennt man gemeinhin Biotope. Ein solches wird auf der Anlage von einer Nixe mit Argusaugen bewacht – sehr zur Freude von Kindern, die mit fröhlichem Lachen ihre Eltern auf die ungewöhnliche Figur hinweisen.

In der Vergangenheit hat der saure Regen dem Waldboden heftig zugesetzt. Ein probates Mittel gegen die Versauerung des Waldbodens ist das Einbringen von Kalk. Wolfgang Riedel hat sich der Konstruktion eines Bekalkungsfahrzeuges angenommen und ein Modellunikat erstellt. Lediglich Fahrerhaus und Fahrgestell erinnern noch an das ursprüngliche Unimog-Modell. Alle weiteren Teile entstammen der Bastelrestekiste.

Bekanntlich macht ja Brennholz „dreimal“ warm: beim Sägen, beim Hacken und dann im Ofen. All diese Schritte findet der Beobachter auf der Anlage. Die sogenannten Selbstwerber verladen Meterstämme auf ihre Pkw-Anhänger, an anderer Stelle wird gesägt und letztendlich – im Maßstab 1:87 – bewegungsaktiv gespalten. Allein auf den rauchenden Hauskamin wurde aus feinstaubrelevanten Gründen verzichtet, schließlich soll ja die Präsentation der Anlage in Stuttgart nicht von vornherein ausgeschlossen werden.

Das exzellent getroffene Modell des Wutach-Viadukts der „Sauschwänzlebahn“ wurde von den Modellbahnern als Kulisse für die Darstellung der weltberühmten Falko-Traber-Show genutzt. Während der Artist mit röhrendem Motor akustisch eindrucksvoll per Motorrad auf einem Seil die Schlucht überquert, steht eine Filmcrew auf der Brücke, um das Geschehen auf Zelluloid zu bannen. Dass im Schwarzwald auch vorzüglicher Gerstensaft gebraut wird, dokumentieren zwei trinkfreudige Gesellen bewegungsaktiv vor dem Personalwagen der Forstleute.

Auch die Ladung der Güterwaggons und Lkws aus den Epochen V und VI



Falko Traber donnert mit seinem Motorrad und viel Getöse auf dünnem Seil über die Wutach.

zeigt sich vom Feinsten: Detailgetreu mit verzurrtem Lang- und Kurzholz beladene Wagen bringen den einzig nachwachsenden Rohstoff Holz zum modernen Sägewerk. Hier zeigt sich die genaue Beobachtungsgabe des Erbauers Jörg Hammes in besonderem Maße.

Alle relevanten Arbeitsschritte auf dem Freigelände eines modernen Holzsägebetriebes wurden minutiös nachgestellt und vermitteln den Betrachtern auch hier einen Einblick in diesen Industriebereich. Die CO_2-neutralen Holzprodukte wie Holzbinder, Paletten, Schnittholz und Telefonmasten werden dann per Bahn oder Lkw zu weiterverarbeitenden Betrieben oder Endkunden befördert.

Modellbahn

Das didaktische Profil der Anlage zwingt die Betreiber auch immer, auf der Höhe der Zeit zu sein. Fahrzeuge und Betriebsablauf müssen daher in den Epochen V und VI angesiedelt werden. Lediglich die Formsignale erinnern an die „gute alte Zeit“, als man noch aus verschiedenen Himmelsrichtungen die Stellung eines Signals erkennen konnte. Der Umstand, dass die Sauschwänzlebahn zum Ende des 19. Jahrhunderts eigentlich als zweispurige Bahn geplant war und deshalb Tunnel und Brücken in ihren Dimensionen dieser Absicht Rechnung tragen, kam dem Gestalterteam sehr entgegen. So





Bild oben: Dank des hohen Mechanisierungsgrades im Sägewerk kann effektiv gearbeitet werden.

Der Kurzholztransporter wartet auf Entladung seiner Fracht. Stamm um Stamm …

Bild rechts: Bei diesen Holzmengen wird es dem Kranführer sicherlich nicht langweilig. Aus luftigter Höhe behält er den Überblick und krant das Holz an seinen vorbestimmten Platz.



konnten diese Kunstbauten maßstabsgetreu übernommen werden.

Segmentaufbau

Die zwischen 600 und 1200 mm langen Segmente bestehen aus Birkensperrholz. Die Stirnseiten an den Segmentübergängen wurden aus stabilen 19 mm dicken Dreischichtplatten mit passgenauen Bohrungen gefertigt. Zwischen den Spanten finden sich Hartschaumplatten (Styrodur®), die geländegenau bearbeitet wurden.

Das Gestaltungsmaterial besteht in den Waldgebieten aus gemahlenem Waldboden. Zunächst wurde dieser von den Jugendlichen gesammelt und dann von Hand mit einer historischen Kaffeemühle gemahlen. Danach wurde abermals in den Küchenschrank gegriffen und mit Hilfe ausgedienter Siebe die unterschiedlichen Feinheitsgrade gewonnen. Dabei zog der feinherbe Geruch des sommerlichen Waldes durch den Werkraum der Schule. Manch einer der beteiligten Schüler rümpfte dabei seine Nase – Blüten riechen einfach besser.

Doch nicht nur Naturmaterialien dienten der Anlagengestaltung. Das umfangreiche Zubehörangebot der Modellbahnindustrie findet allenthalben seinen Niederschlag. Grashalme von Wiesen und Wegrändern erhielten ihre aufrechte Haltung mittels elektrostatischer Hochspannung.

Gleise

Die Bahnfahrzeuge fahren auf Märklin-K- und Roco-Line-Gleisen. Auch diese Kombination hat historische Gründe. Für die Wettbewerbsanlagen musste ein Gleisstrang für Mittelleiterfahrzeuge und der andere für das Zweileitersystem ausgelegt werden. Da auf der vorliegenden Segmentanlage nur Punktkontaktfahrzeuge unterwegs sind, wurde das Roco-Line Gleis aufwendig mit Messingnägeln für das Mittelleitersystem umgerüstet. Gegenüber der vorbildgetreuen eingleisigen Streckenführung bringt die wettbewerbsbedingte Zweigleisigkeit dem Betriebsgeschehen der vorliegenden Bahn erhebliche Vorteile.

Fahrzeuge

Die eingesetzten Triebfahrzeuge entstammen den bekannten Modellbahnhäusern Märklin, Roco, Bemo und Piko. Von Fleischmann stammen einige Waggons für den Holztransport. Alle Lokmodelle tragen Digitaldecoder unter dem Gehäuse. Für die Konfiguration von HadS werden vorwiegend Decoder von ESU eingesetzt.

Ganz selbstverständlich ist auch die realitätsgetreue Alterung der Modelle. Hier offenbaren sich die genauen Beobachtungsgaben von Michael Mäder und Jörg Hammes, die mit geschickter Hand Pinsel und Schwamm führten. Da





… wird abgeladen – dank der Hilfe eines im Hydraulikkran sitzenden Mannes.

Die entrindeten und auf Länge gesägten Stücke werden automatisch sortiert und dem weiteren Abeitsprozess zugeführt.



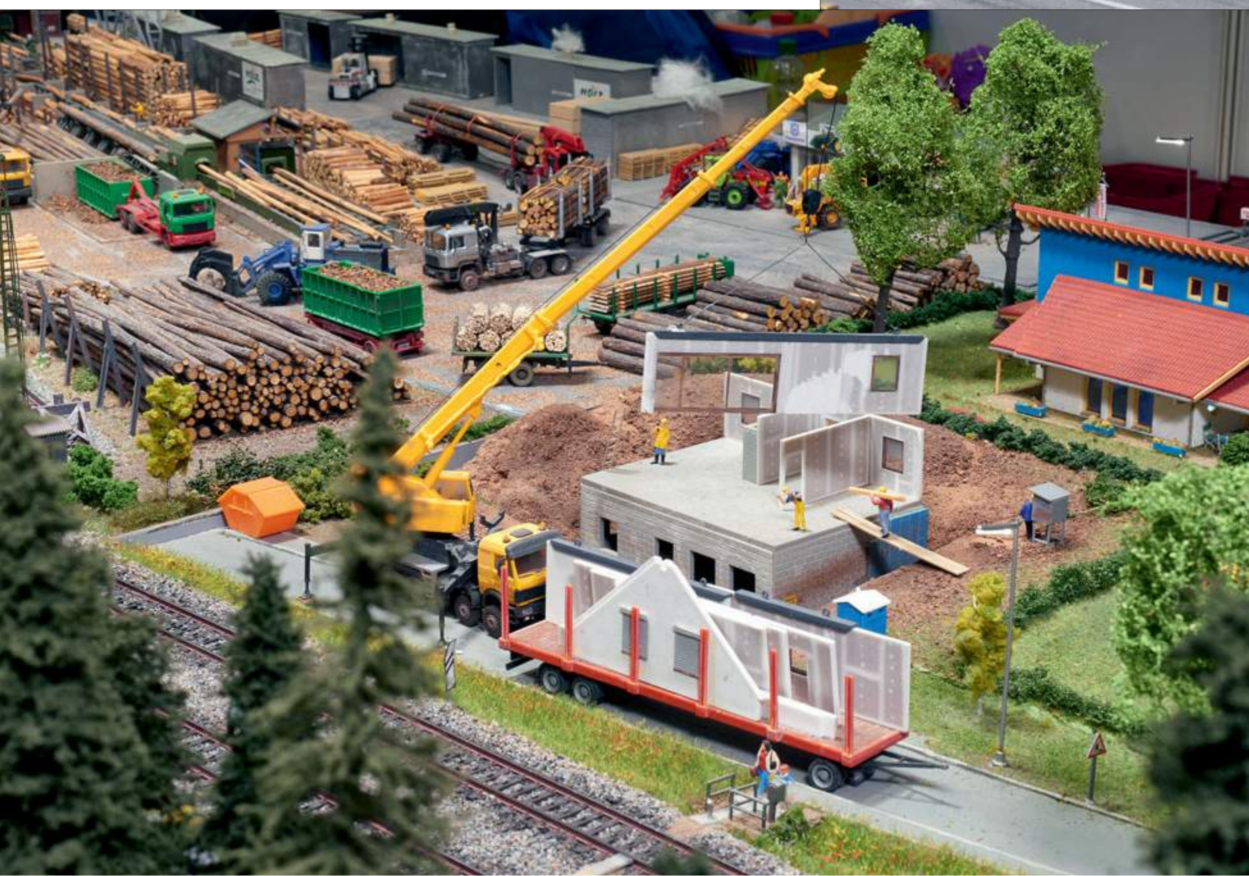
der Schwerpunkt Holz auf der Spur vom Team sehr genau genommen wird, fahren nur drei Personenzüge auf der Anlage. Zwei lehnen sich an die regional bedeutsamen Garnituren der Schwarzwaldbahn und des Ringzuges Schwarzwald-Baar und einer an die Museumsbahn Wutachtalbahn zwischen Blumberg und Weizen an. Auch hier legten die Gestalter Wert auf Detailreichtum und Authentizität. Wie in der Realität auch sind die Hobbytrade-Doppelstockwagen der Schwarzwaldbahn mit Fahrgästen gut ausgelastet. Einzige Dampflok auf der Anlage ist die Baureihe 50, die mit dem Museumszug auf der Strecke ist.

Ladungssicherungen, Beschriftungen und die Farbgebung der Güterwagen halten auch strengen Blicken von Sicherheitsbeauftragten und Nietenzählern stand. Feine Gurte verhindern, dass die Echtholzstämme von den Modellbahnwaggons fallen.

Die lange Segmentbahn lädt gerade dazu ein, auch Straßenfahrzeuge des Faller Car Systems einzusetzen. So ziehen ein Bus, zwei Kurzholztransporter und ein mit Schnittholz beladener Hängerzug unentwegt ihre Bahnen. Die Steuerung des Car Systems ist in das Zugsteuerprogramm integriert. Kleine Servomotoren schwenken starke Permanentmagnete unter die Stellen, an denen die Fahrzeuge halten sollen. Damit wird verhindert, dass die handelsüblichen Haltespulen sich zu stark erwärmen und letztendlich durchbrennen. Der Bus fährt die eingerichteten



Reger Betrieb herrscht am Bahnhof Weizen. Die frisch aus der Hauptuntersuchung kommende belgische NoHAB müht sich mit einem schweren Güterzug ab. Davor der Anhänger, in dem die Segmente der H0-Anlage zu Messen und Ausstellungen transportiert werden.



Ein weiterer Aspekt auf der von Holz geprägten Anlage bietet die Baustelle eines Fertighauses. Nur wenige Tage noch und das aus Holzfertigteilen erbaute Haus wird bezugsfertig sein.

Rechte Seite: Um die Bandbreite von Holzprodukten darzustellen, warten Papierrollen auf ihren Transport zur Zeitungsdruckerei im nahegelegenen Villingen-Schwenningen OT Weilersbach.





Haltebuchten an und wird dann auch von den Holztransportern überholt. Ihre vorgeschriebenen Ruhepausen dürfen die Lkw-Fahrer in zwei „Schattenrasthöfen" hinter und unter dem Wald einhalten.

Steuerung

Herz der Anlage ist ein Laptop, von dem aus das Programm WinDigipet alle Steuerungsfunktionen ausübt. Über die digitale Steuerzentrale Master Control der Firma Tams werden Weichen- und



Ob alle Schüler Spaß an der Waldbegehung haben, bleibt dahingestellt. Lehrreich wird sie allemal sein. Das Vesper im Rucksack dürfte am Fuße des Aussichtsturmes munden.



Gegen die Versauerung des Waldbodens hilft nur Kalk, der in den Wald geblasen wird. Das Modell ist ein Selbstbau von Wolfgang Riedel.



Das kalte Wasser der Wutach verlangt einiges vom geduldigen Fliegenfischer.

Signaldecoder mit Stellbefehlen versorgt. Die Gleisbesetztmeldungen erfolgen via RJ45-Patchkabel über den S88-N-Bus. Michael Mäder ist es nach vielen Versuchen gelungen, auch eine Rangierszene in den laufenden Fahrbetrieb einzubauen. So bringt eine MAK-Diesellok mit Rohholz beladene Wagen ins Sägewerk und nimmt auf dem Rückweg – ganz der Realität entsprechend – Bretter und Balken mit. Die per Decoder ansteuerbaren TCCS-Kupplungen (TCCS = TrainCoupling & CommunicationSystem) von T4T ermöglichen es, auch einzelne Wagen an gewünschten Stellen abzustellen.

Wie die Rangiermanöver laufen auch alle anderen Zugbewegungen vollautomatisch ab. War die Computersteuerung anlässlich der Landesgartenschau für den automatisierten Betrieb vorgesehen, unterstützt sie heute die Anlagenbetreuer im Ausstellungsbetrieb, damit sie Zeit haben, den Zuschauern Rede und Antwort zu stehen und über das Geschehen im und am Wald ins Gespräch zu kommen.

Ein Anliegen der Gestalter und Betreiber war es, nachdem die Landesgartenschau ihre Pforten geschlossen hatte, möglichst viele Menschen an diesem Lehrstück teilhaben zu lassen. Was lag also näher, dieses Kleinod modellbahntechnischer Kunstfertigkeit als Segmentanlage transportabel zu gestalten.

Ausblick

In Modellbahnerkreisen gilt der Spruch: Nichts ist langweiliger als eine fertige Modellbahnanlage. Seit dem Ende der Gartenschau trifft sich die Gruppe einmal wöchentlich, um den weiteren Anlagenausbau zu gestalten. Diesem Motto folgend werden derzeit vorhandene Segmente mit Motiven der Sauschwänzlebahn zeitgemäß überarbeitet und einige auch neu erstellt. Dabei darf die modellhafte Gestaltung des deutschlandweit einzigen Kreiskehrtunnels (Großer Stockhaldetunnel) nicht fehlen. Hier gewinnt die Sauschwänzlebahn auf einer Länge von 1700 m im Tunnel eine Höhe von 15,5 m. Das Durchfahren dieses Tunnels gehört zu den Highlights der Museumsbahnfahrten. Des Weiteren stehen die Darstellung des Talübergangs Fützen und der Bahnhof nebst Tunnel Grimmelshofen auf der Agenda der rührigen Modellbahner aus dem Schwarzwald-Baar-Kreis.
(www.holzaufderspur.de)

DAS BESTE AUS MIBA-MINIATURBAHNEN

Die Saison ist eröffnet!

NEU



Sommerzeit ist Gartenbahnzeit – und die hat in diesem neuen MIBAkompakt-Band ihren ständigen Begleiter. Auf 240 Seiten bietet er eine ebenso geballte wie fundierte Sammlung der besten MIBA-Beiträge über Gartenbahnen aus den letzten 15 Jahren. Es geht um Planung und Betrieb, Bau und Gestaltung von Gartenbahn- und Zimmer-Anlagen im Maßstab 1:22,5, aber auch um den Bau und die Verbesserung von Fahrzeugen und um Gebäude und Brücken. Und natürlich werden einige herausragende Gartenbahnanlagen in fantastischen Bildreportagen vorgestellt. Sichern Sie sich schon jetzt diesen einzigartigen Ratgeber rund um die Freiluft-Modellbahn auf großer Spur.

Best.-Nr. 1601702 | € 19,95

Erscheint im Juni 2017

Das ist MIBAkompakt

- **240 Seiten im Großformat**
- **geballtes MIBA-Wissen**
- **mit über 650 Abbildungen**
- **jeder Band nur € 19,95**



Best.-Nr. 1601701



Best.-Nr. 1601601

www.facebook.de/vgbahn

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL

Erhältlich beim Buch- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

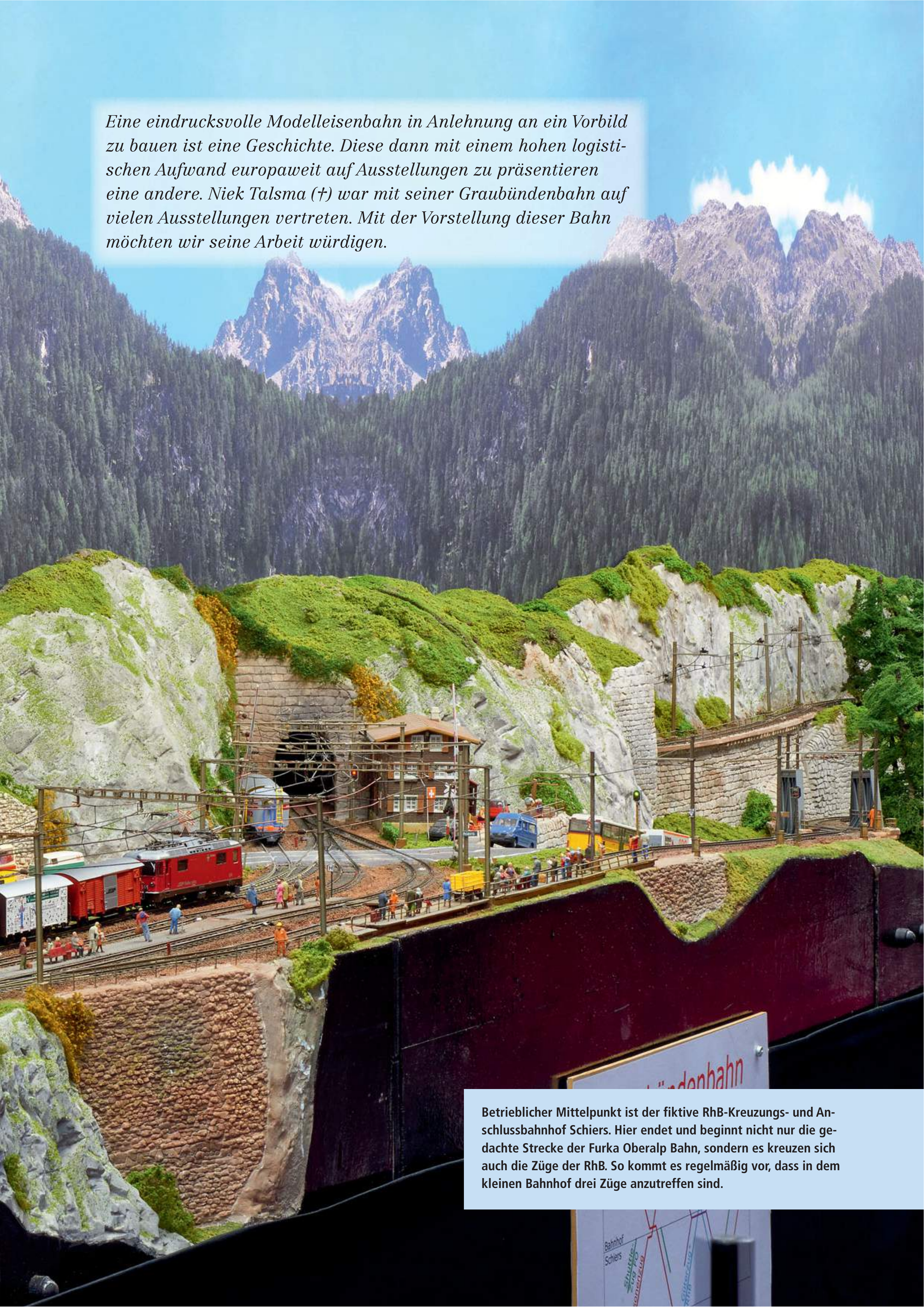
VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Eine Reise durch Graubünden

Text und Fotos: Gerhard Peter



Eine eindrucksvolle Modelleisenbahn in Anlehnung an ein Vorbild zu bauen ist eine Geschichte. Diese dann mit einem hohen logistischen Aufwand europaweit auf Ausstellungen zu präsentieren eine andere. Niek Talsma (†) war mit seiner Graubündenbahn auf vielen Ausstellungen vertreten. Mit der Vorstellung dieser Bahn möchten wir seine Arbeit würdigen.



Betrieblicher Mittelpunkt ist der fiktive RhB-Kreuzungs- und Anschlussbahnhof Schiers. Hier endet und beginnt nicht nur die gedachte Strecke der Furka Oberalp Bahn, sondern es kreuzen sich auch die Züge der RhB. So kommt es regelmäßig vor, dass in dem kleinen Bahnhof drei Züge anzutreffen sind.



Nicht nur Touristen nutzen die RhB intensiv, sondern auch die Graubündener – Letztere quasi so wie Städter ihre Straßenbahn.

Die Idee, eine Modellbahn nach Vorbild der Rhätischen Bahn zu bauen, hatte Niek Talsma bereits 1990. Ausschlaggebend war der erste Kontakt zu den RhB-Fahrzeugen von Bemo. Das Erlebnis weckte erneut sein Interesse an der Gestaltung einer Modelleisenbahn. Es entwickelte sich der Gedanke, auf dem Dachboden eine große Modelleisenbahn nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn zu bauen. Auf der Anlage sollten das Kehrviadukt von Brusio, Ausschnitte der Albula-Strecke und weitere typische Szenerien verwirklicht werden. Als Niek Talsma 1995 endlich mit dem Bau begann und sozusagen den ersten Stein für eine der Brücken legte, hatte er keine Ahnung, welch immense Arbeit vor ihm liegen würde.

Der Baubeginn

Viele Eindrücke aus seinen vergangenen Urlauben in der Schweiz inspirierten ihn zur Gestaltung einer dauerhaft aufgebauten Modellbahnanlage. Mit zunehmender Planung manifestierte sich jedoch der Gedanke an den Bau einer Modul- bzw. Segmentanlage mit dem gleichen Thema wie für die fest installierte Anlage. So begann Niek Talsma mit dem Bau eines 1,2 x 0,5 m messenden Anlagensegments, auf dem er eine Steinbrücke und einen Kehrtunnel realisierte. Weitere Module folgten und bildeten die Grundlage für seine Anlage im Dachgeschoss.

Wie eingangs erwähnt, orientiert sich die Anlage nicht an realen Situationen der RhB oder der FO. Vielmehr wurde versucht, Szenerien in Anlehnung an das Vorbild zu kreieren. Zeitlich sollte die Anlage zwischen 1980 und 1990 angesiedelt sein, als die RhB von der grünen auf die rote Farbgebung umstellte.

Betrieblicher Mittelpunkt ist der kleine Kreuzungs- und Anschlussbahnhof mit dem typischen Empfangsgebäude und anderen bahntechnischen Einrichtungen der RhB. Die Bahnsteige sind sehr schmal und nur mit wenigen Bänken für die wartenden Reisenden ausgestattet. Neben den Gleisen für die Zugkreuzung und dem Gleis für die FO-Strecke gibt es noch ein Freiladegleis, das hauptsächlich für die Holzverladung genutzt wird, sowie ein Abstellgleis jenseits des Bahnübergangs.

Wie aus dem Gleisplan ersichtlich, ist die RhbB-Strecke in der Art eines Hundeknochens aufgebaut. Jede Wendeschleife an den Streckenenden verfügt über zwei Gleise für den Zugwechsel.



Gleisplan im Maßstab 1:25



Direkt an der Strecke der RhB liegt das Gästehaus Binntal, das wohl vorwiegend von Freunden der RhB genutzt wird.

Damit ergibt sich ein abwechslungsreicher Zugbetrieb bei einer überschaubaren Anzahl von Zügen.

Der Streckenast der Furka Oberalp Bahn ist als Pendelstrecke ausgeführt und endet hinter der Kulisse in einem zweigleisigen Abstellbahnhof. Wendezüge pendeln halbautomatisch zwischen dem Bahnhof Schiers und dem Schattenbahnhof.

Anlagenunterbau und Gestaltung

Da die Anlage anfangs noch nicht für den Ausstellungsbetrieb konzipiert war, baute Niek Talsam die Segmente in unterschiedlichen Längen, was sich im Nachhinein beim Transport als weniger praktisch herausgestellt hat. Die Anlagensegmente sind zwischen 0,5 und 1,3 m lang, bei einer Tiefe von 0,5 m.

Das Prinzip der Unterkonstruktionen ist für alle Teile gleich. Ein umlaufender Rahmen aus 9,5 mm dickem Sperrholz bildet die Konstruktion, während die Oberkante des Rahmens entsprechend der Landschaftsform zugeschnitten ist. Jedes Segment steht auf vier in der Höhe verstellbaren Beinen, um Unebenheiten in den Ausstellungshallen ausgleichen zu können.

Die Gleise des Bahnhofs und der nach rechts führenden RhB-Strecke befinden sich 100 cm über dem Hallenboden. Die nach rechts führende FO-Strecke fällt auf ein Niveau von 80 cm über dem Hallenboden. Die nach links führende Strecke mit dem Kehrtunnel und dem Bogenviadukt ist etwas spektakulärer, steigt jedoch nur auf eine Höhe von 120 cm.

Die Landschaft wurde mit einem Metallgeflecht geformt, das über Holzspanten gezogen und befestigt wurde. Mit in Leim getränkten Küchentüchern wurde das Metallgeflecht überzogen, gefolgt von einer Wandspachtelmasse. Die verwendete Spachtelmasse ist ein Filler, bestehend aus Gips und Cellulosematerial. Nach dem Trocknen des Materials wurden mit einem Stechbeitel die Felsen geschnitzt.

Alle Steinbrücken, Brückenköpfe und Stützmauern wurden aus der speziellen Wandspachtelmasse hergestellt. Alle Fugen der gemauerten Kunstbauten sind einzeln geritzt. Die farbliche Gestaltung und Patinierung erfolgte mit verschiedenen Farbtönen.

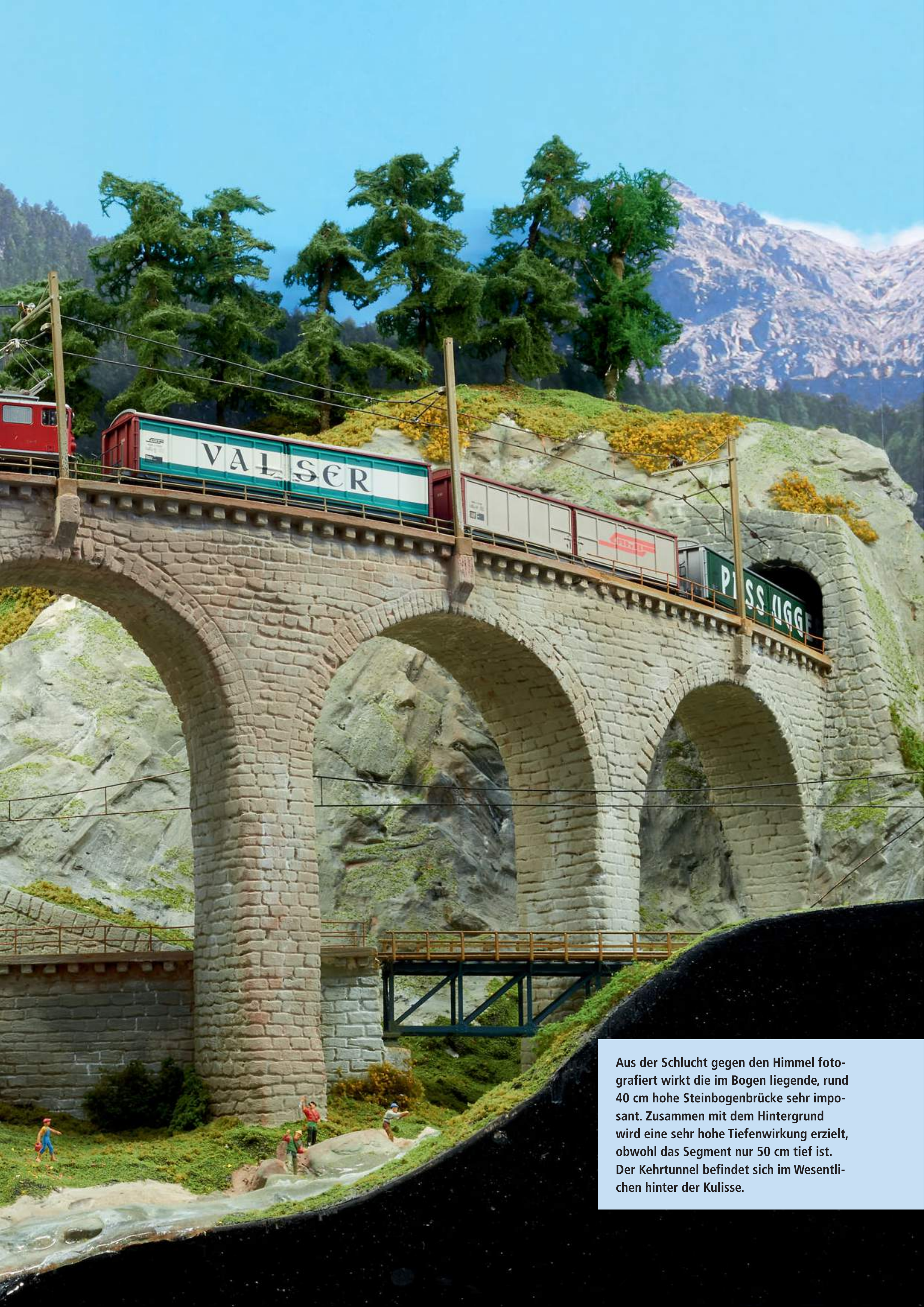
Das Material für die Vegetation stammt von Anita Decor, Heki, Silhouette und Woodland Scenic. Die meisten Bäume entstanden in bewährter Draht-Drill-Methode, deren Stämme wurden mit einer Modelliermasse gestaltet und mit diversen Foliagesorten begrünt.



Anlagengröße:
Länge: 8 m
Segmenttiefe: 0,5 m



Viafier retica
Pontresina/
Puntraschigna
705



Aus der Schlucht gegen den Himmel fotografiert wirkt die im Bogen liegende, rund 40 cm hohe Steinbogenbrücke sehr imposant. Zusammen mit dem Hintergrund wird eine sehr hohe Tiefenwirkung erzielt, obwohl das Segment nur 50 cm tief ist. Der Kehrtunnel befindet sich im Wesentlichen hinter der Kulisse.



Nach Verlassen des Kehrtunnels zieht die Ge 4/4II – hier noch in grüner Lackierung – ihren Güterzug über das Steinbogenviadukt.

Die Anlagengestaltung

Die Landschaft, die Führung der Gleistrassen und die Gebäude orientieren sich an der namensgebenden Landschaft des Kantons Graubünden. Eine vorbildgerechte Modellumsetzung wäre für eine Ausstellungsanlage nicht attraktiv genug. Eine kompakte Darstellung der Landschaft mit den typischen Kunstbauten und Gebäuden gepaart mit einem vorbildorientierten Zugbetrieb (höhere Zugdichte) sind die Eckpfeiler der Graubündener Anlage.

So präsentiert sich die gebirgige Landschaft auf den nur 50 cm schmalen Segmenten mit einem Höhenunterschied von 80 cm. Viele Bäume, Wiesen, Felsen, Stützmauern und Wanderwege prägen das Erscheinungsbild der Anlage. Selbstverständlich sind auch viele Details zu entdecken. So findet man einen Bauern, der sein Kuh melkt, Wanderer, die mit ihren Rucksäcken unterwegs sind oder auch Kletterer, die sich mit Seilen gesichert steile Felswände hinaufhangeln. Eine Baustelle mit entsprechender Absicherung darf natürlich ebenso wenig fehlen wie die Schafherde mit ihrem Schäfer.

Was auf den Bergstraßen und hier im Speziellen am Bahnhof nicht fehlen darf, sind die gelben Schweizer Postbusse. Einige Autos und Kleinbusse sorgen für überschaubaren Verkehr auf den wenigen Straßen.

Ein gestalterisch wichtiges Element ist die Hintergrundkulisse. Hier wurden Vorbildfotos möglichst passend zu den entsprechenden Anlagensegmenten zusammengestellt. Das Hintergrundbild staffelt sich vorn in einen waldigen Bereich, abgestimmt auf die gestaltete Modelllandschaft und den dahinter liegenden Bergflanken. Über allem thront ein blauer, von einzelnen Wolken gezierter Himmel. Daraus ergibt sich eine sehr große Tiefenwirkung. Die Anlage erscheint deutlich tiefer als sie in Wirklichkeit ist.

Die Kulisse wurde auf einem A0-Papier ausgedruckt und die Ausdrucke auf sieben Hartfaserplatten von 120 x 60 cm geklebt. Damit sie beim Transport zu den Ausstellungen nicht beschädigt werden, sind sie in einem eigenen Transportbehältnis untergebracht.

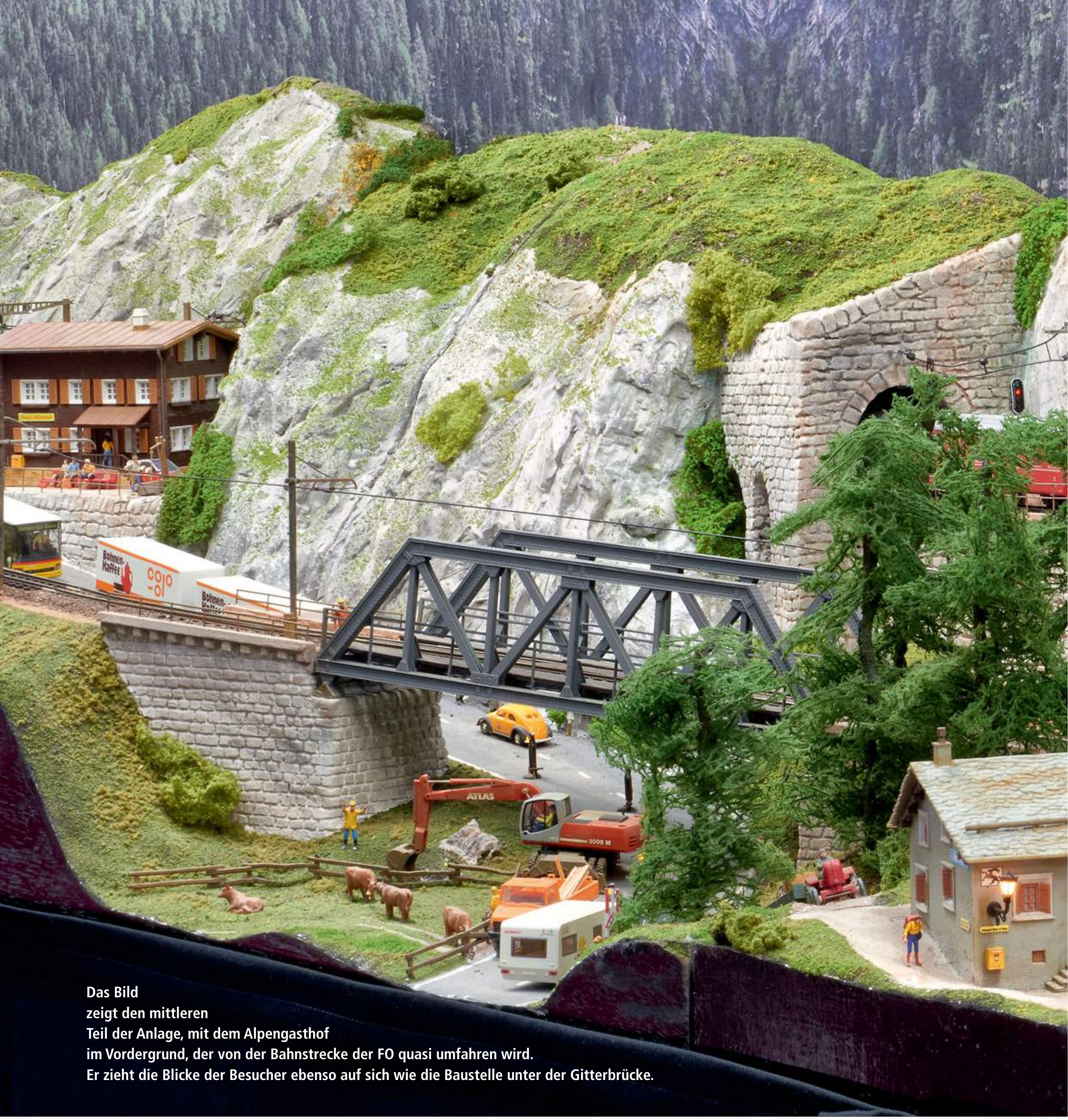




Ein augenfälliges Merkmal Schweizer Bahnanlagen sind die sogenannten Schaltposten.

An der westlichen Bahnhofseinfahrt von Schiers zieht das Trafohäuschen im typischen Graubündener Baustil die Blicke auf sich. Rechts daneben steht das Gestell des Schaltpostens, über den die Fahrleitungen der drei Gleise versorgt werden.





Das Bild zeigt den mittleren Teil der Anlage, mit dem Alpengasthof im Vordergrund, der von der Bahnstrecke der FO quasi umfahren wird. Er zieht die Blicke der Besucher ebenso auf sich wie die Baustelle unter der Gitterbrücke.

Um die Wirkung der Anlage nicht von der vorhandenen Beleuchtung der Ausstellungshalle abhängig zu machen, erhielt sie eine eigene Beleuchtung. Hinter einer 20 cm hohen Blende sorgen sogenannte Daylight-Leuchtstofflampen für eine gleichmäßige Ausleuchtung der Anlage. Die Unterkante der Blende befindet sich auf einer Höhe von 165 cm, damit einerseits auch größere Zuschauer bequem die Anlage betrachten können, andererseits die Lampen auch nicht zu hoch angebracht sind, um die Anlage ausreichend zu beleuchten.

Die Technik

Auf dem sichtbaren Anlagenteil wurde das Bemo-H0m-Gleis auf einer Korkbettung verlegt. Die verdeckten Gleisanlagen entstanden viel später und wurden mit dem Peco-H0m-Gleis gebaut, das zum Zeitpunkt des Baubeginns leider noch nicht zur Verfügung stand.

Die Oberleitung stammt von Sommerfeldt und ist realistisch mit korrekten Abspannungen und der Nachbildung eines typischen Schaltpostens installiert. Die Lokomotiven fahren zwar mit am Fahrdraht anliegenden Stromabnehmern, jedoch ist die Oberleitung ohne Funktion, da die Stromversorgung über die Schienen erfolgt.

Die Anlage wird mit einem DCC-System von Digitrax komplett manuell gesteuert – es kommt kein Computer zum Einsatz. Alle Züge werden ebenso indi-



viduell über die Anlage gesteuert wie alle Weichen, Signale, Wendeschleifen und Bahnübergänge entsprechend gestellt werden – es gibt auch keine Verriegelung gegen Fehlbedienung. Voraussetzung für einen störungsfreien Betrieb ist also eine Frage der persönlichen Konzentration und einer guten Vorbereitung. Die Elektronik muss störungsfrei funktionieren, Gleise und Lokomotivräder müssen sauber sein und die Kupplungen der Fahrzeuge korrekt arbeiten.

Die RhB-Strecke

Die Strecke zwischen Schiers und der rechten Wendeschleife ist deutlich kürzer als die Strecke zur linken Wendeschleife durch den 5 m langen Kehrtunnel und über das Steinbogenviadukt. Die Züge starten manuell gesteuert etwa zur gleichen Zeit in den beiden Wendeschleifen. Bei gleicher und mäßiger Fahrgeschwindigkeit erreicht der von rechts kommende Zug den Bahnhof Schiers zuerst.

Die Ankunft des Zuges wird durch das Blinken der Warnblinkanlage und durch lautes Glockenschlagen des Bahnübergangs angekündigt. Wenige Sekunden später werden die von HR Modellbau stammenden und von einem Servo betätigten Schranken gesenkt. Die Wechselblinklichtanlage und der Sound stammen von Busch. Nach der Einfahrt des Zuges öffnen sich wieder die Schranken und die Blinklichtanlage erlischt.

Kurze Zeit später erreicht der über die Wendel von links kommende Reise-

zug den Bahnhof und kommt am Bahnsteig zum Halten. Der Halt ist vorgesehen, um den Reisenden den Umstieg in den Zug der FO zu ermöglichen, der bereits zuvor eingetroffen ist. Wenn die Passagiere umgestiegen sind, geht es weiter.

Dass die Einfahrsignale zur gestellten Fahrstraße passende Signalbilder zeigen, ist selbstverständlich. Grün wird gezeigt, wenn der Zug ohne eine Ablenkung im Weichenbereich einfahren kann. Grün und Gelb leuchten, wenn der Zug über den abzweigenden Strang in den Bahnhof einfährt und dabei die Geschwindigkeit verringern muss.

Die RhB-Züge verlassen in der Reihenfolge ihres Eintreffens in Schiers wieder den Bahnhof. Zuerst fährt der Zug nach links in Richtung Kehrtunnel aus. Bevor der nach rechts fahrende Zug starten kann, wird der Bahnübergang mit Blinklicht und Glockenläuten geschlossen. Ist der Bahnübergang nach Durchfahrt des Zuges wieder geöffnet, wird sich auch der FO-Wendezug auf den Weg machen.

Der nach links ausfahrende Zug überquert zuerst eine Stahlgitterbrücke, bevor er im Tunnelmund des Kehrtunnels verschwindet. Hier muss der Zug auf der 5 m langen Kehrstrecke eine Höhe von 20 cm überwinden. Die vierprozentige Steigungsstrecke bewältigen die Loks mit den auf der Anlage eingesetzten Zügen problemlos.

In Anlehnung an das Landwasserviadukt folgt nach der Tunnelausfahrt eine Steinbrücke. Das selbstgebaute Viadukt



Die gewählte Epoche zwischen 1980 und 1990 erlaubt es, neben den neuen roten Fahrzeugen auch die grünen Garnituren stilecht einzusetzen. Hier entzieht sich gleich der Reisezug den Blicken der Betrachter und erreicht die hinter der Kulisse befindliche Wendeschleife.



Der RhB-Reisezug überquert auf dem Steinbogenviadukt die durch den Tunnelmund zum Abstellbahnhof führende Strecke der Furka Oberalp Bahn.



besitzt vier Bögen und überspannt mit in 40 cm Höhe einen tiefen Einschnitt. Das imposante Erscheinungsbild ist das Highlight der Anlage und wirkt anziehend auf die Zuschauer.

Unterhalb einer Burgruine, die auf einer kleinen Anhöhe thront, entschwindet die Strecke endgültig den Blicken des Zuschauers. In der verdeckten Wendeschleife wartet der Zug auf den nächsten Einsatz. Zuvor startet jedoch der Zug im Nachbargleis seine Fahrt über die Graubündenanlage. Ein Gleis ist für einen Reisezug und das zweite für einen Güterzug reserviert.

Der nach rechts ausfahrende Zug erhält seinen Abfahrauftrag, wenn der nach links fahrende Zug in den Kehrtunnel eingefahren ist. Nach dem Überqueren des Bahnübergangs mit den zuvor ablaufenden Sicherungsmaßnahmen verschwindet der Zug in einem kurzen Tunnel, fährt entlang einer Felswand und erreicht eine Steinbogenbrücke mit drei Bögen. Auf dieser überquert der Reisezug einen Wanderweg sowie die Nebenstrecke der Furka Oberalp Bahn. Kurz dahinter passiert der Zug einen ungesicherten Wanderweg, um dann über eine weitere Bogenbrücke im Tunnel zu verschwinden.

Auch hier endet die Strecke wie auf der linken Seite in einer zweigleisigen Wendeschleife. Nach der Einfahrt des Reisezuges können die Weichen gestellt werden, um die wartenden Güterzüge auf die Reise zu schicken. Der beschriebene Betriebsablauf wiederholt sich nun mit den Güterzügen. Allerdings mit dem kleinen Unterschied, dass diese im Bahnhof Schiers nicht den Zug der FO abwarten müssen.

Da sonntags keine Güterzüge verkehren, kann in deren Fahrplan ein historischer Pmg eingesetzt werden. Zuglok ist hier das Rhätische Krokodil der Baureihe Ge 6/6^{I}, das meistens mit zwei Stahlwagen, einem luxuriösen Speisewagen und zwei, drei zum Teil sehr alten Güterwagen unterwegs ist.

Die Furka Oberalp-Pendelstrecke

Die Züge der Furka Oberalp Bahn pendeln zwischen Schiers und einem Schattenbahnhof mit zwei Stumpfgleisen. Der Betriebsablauf ist zwar eher schlicht, sorgt aber zusätzlich für Zugbewegung und damit für zusätzliche Attraktivität im Ausstellungsbetrieb. Zum Einsatz kommen zwei Wendezüge, die ihre Fahrt abwechselnd aus dem zweigleisigen Schattenbahnhof starten. Die Loks der Gattung Ge 4/4^{III} schieben die Wendezüge nach Schiers; deren Fahrt endet im Gleis 4 des Bahnhofs. Hier warten die Pendelzüge auf die Reisezüge der RhB, damit die Reisenden umsteigen können.

Das Gleis 4 hat zwar eine Weichenverbindung zur RhB-Strecke, jedoch besteht keine direkte Möglichkeit, dass sich hier zwei FO-Züge kreuzen können. Von Schiers aus fällt die Strecke mit einem Gefälle von 7 % ab und nach etwa 3 m befindet sie sich 20 cm unter dem Niveau des Bahnhofs. Der Streckenabschnitt ist mit einer einfachen Oberleitung ohne Tragseile ausgerüstet. Gehalten wird der Fahrdraht von Holzmasten.

In der Gefällestrecke überquert die Bahn auf einer Obergurtgitterbrücke eine Straße und führt an einem Alpen-



Der Zug der Furka Oberalp Bahn ist bereits eingetroffen. Fahrplanmäßig wartet er auf die beiden Züge der RhB, die hier kreuzen und verlässt als letzter Zug den Bahnhof Schiers.

Der Wendezug der FO hat Schiers verlassen und befährt am Alpengasthof vorbei die kräftige Gefällestrecke. Gut zu erkennen ist die einfache an Holzmasten befestigte Oberleitung ohne Tragseil. Sie erinnert ein wenig an Oberleitungen von Überlandstraßenbahnen.

gasthof mit gut besuchter Terrasse vorbei. Hier kommt man auch gelegentlich in den Genuss, einem Alphornbläser lauschen zu dürfen.

In einer Kurve unterquert sie das dreibogige Viadukt der RhB, welches übrigens auf einem der ersten Segmente entstand. Direkt hinter der Brücke erreicht der Wendezug den Tunnel zu den Stumpfgleisen des Abstellbahnhofs.

Gelegentlich kommt auf der Strecke auch ein historischer Triebwagen der Gattung ABe 4/4 von 1939 zum Einsatz, der anfangs wegen seiner enormen Geschwindigkeit von 65 km/h den Spitznamen „Fliegender Rhätier“ erhielt. Vornehmlich ist er an Sonntagen in Abstimmung mit dem Fahrplan für den historischen Zug der RhB unterwegs.

Logistische Hochleistung

Der Besuch einer Ausstellung mit einer Anlage will gut organisiert sein. Vor dem Verladen wird alles zusammengetragen und auf Vollständigkeit geprüft. Neben ausreichend Werkzeug wird als Rückfallebene immer ein zweites Digitalsystem eingepackt, ebenso Lokomotiven und ein paar Weichenantriebe.

Ist alles beisammen, wird die Anlage auf einen gemieteten Anhänger verstaut. Nach einem Packplan sind etwa 400 kg Anlage und Kleinkram zu verladen, was einige Stunden in Anspruch nimmt. Der Aufbau in der Ausstellungshalle beansprucht in etwa sechs Stunden bis der erste Zug fährt. Die Demontage der Anlage und die Verladung der Teile in den Anhänger geht etwas fixer vonstatten. Jedoch sind auch hier gut drei Stunden zu verbuchen, bis die Rückreise angetreten werden kann.

Bisher war die Gebirgsanlage nicht nur auf einigen Ausstellungen in den Niederlanden und in Deutschland zu bestaunen. Niek Talsma zeigte sie auch in Belgien, Dänemark, Luxemburg und Schottland und wurde für seine Graubündenbahn mit Preisen (u.a. den Continental Modeller 2013 Cup) ausgezeichnet.

Leider wird die Graubündenanlage nicht mehr zu bewundern sein, da Niek Talsma Anfang 2017 überraschend verstarb. So möchten wir mit der Vorstellung der eindrucksvollen H0m-Anlage in dieser Ausgabe der MIBA-Anlagen 21 das Schaffen und das Engagement von Niek Talsma würdigen.

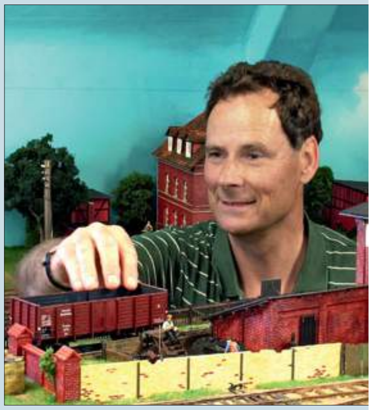




Jan Kleins Erben

Das Buch „Die Kleinbahn Leer–Aurich–Wittmund“ (Kenning 1997) brachte Udo König auf die Idee, der Bahn in H0m ein Denkmal zu setzen. Seine Intentionen stießen bei 14 Modellbahnern aus Deutschland und den Niederlanden auf Begeisterung; 1998 schloss man sich zur Arbeitsgemeinschaft „H0m-Modulanlage Kleinbahn LAW“ zusammen. Als Arbeitsprinzip galt, dass jeder ein Motiv auswählte, auf „eigene Faust“ nachbaute und beisteuerte. Damit alles passte, lagen Regeln und Normen in Anlehnung an Fremo zugrunde. Exakte Vorbilddokumentationen, darunter Befragungen von Zeitzeugen, und zahllose Koordinierungstreffen sicherten größtmögliche historische Detailtreue. Das Foto zeigt jenen Teil der Mannschaft, der 2004 bei einem Wettbewerb in Bremen siegte (v.l.n.r.): Günther Poppe, Jan Schirling, Udo König (Autor dieses Beitrags), Heinz Römer (vorn), Michael Peters (hinter ihm), Horst Kloster und Clemens Schröder.

Thomas Hach



Thomas Hach aus Berlin, Jahrgang 1957, wurde im Alter von sechs Jahren mit dem Modellbahnvirus infiziert – mit einem kleinen H0-Kreis fing alles an. 1972 entstand eine H0-Winteranlage, deren Bahnhof den Namen Ahrensfelde erhielt, denn nach dem Passierscheinabkommen hatte ein Ausflug mit dem Dampfzug einen tiefgreifenden Eindruck hinterlassen. Im Lauf der Zeit erfolgte der Bau von weiteren H0-Anlagen. In seiner Studentenzeit bestaunte er eine 0-Anlage in der Baugröße 0, bei der Signale und Weichen nicht klick-klack bewegt wurden, sondern mit Motoren! Anspruch und Wirklichkeit waren jedoch mit dem bescheidenen Studentenbudget nicht zu vereinen, also blieb es bei H0. Bei einem 0e-Treffen in Unna begeisterte ihn die digitale Steuerung der ausgestellten Anlagen und Module, worauf die H0-Anlage abgerissen und die „Pauline“ in 0e aufgebaut wurde. Damals hatte sich Thomas Hach geschworen: „Es wird nichts Großes mehr gebaut.“ Was aus seinem Schwur nach dem Einzug in das neue Haus geworden ist, zeigen die Bilder wohl eindrucksvoll.



Niek Talsma (†)



Mit seiner H0m-Anlage „Graubündenbahn“ erfreute Niek Talsma viele Jahre lang die Besucher von Modellbahnausstellungen in zahlreichen europäischen Ländern. Das Interesse an der Modelleisenbahn löste eine Fleischmann-Startpackung aus, die er zu seinem 9. Geburtstag erhielt. Die Begeisterung für die Rhätische Bahn entwickelte sich in Folge der Urlaube in der Schweiz. Auslöser war 1977 eine Bahnreise von Disentis nach Tirano. Der Kontakt zu Bemo-Fahrzeugen nach Vorbildern der RhB Anfang der 1990er-Jahre inspirierten ihn zum Bau der Graubündenbahn. Leider verstarb Niek Talsma überraschend im März 2017.

Kooperation „Holz auf der Spur“

„Holz auf der Spur“ wurde als Forstbeitrag von ForstBW, Forstamt der Stadt Villingen-Schwenningen und Kreisforstamt Schwarzwald-Baar zur Landesgartenschau 2010 in Villingen-Schwenningen konzipiert und gebaut. Der Wald, auf der Modellbahn oft in die Kulisse verbannt, und die Multifunktionale Forstwirtschaft mit den drei Waldfunktionen Schutz-, Nutz- und Erholungsfunktion ist das Thema dieser bundesweit wohl einmaligen Modellbahnanlage mit dem Thema Forst und Holz. Die Reaktion der Landesgartenschaubesucher auf „Holz auf der Spur“ war überwältigend, und so entschlossen wir uns als Kooperation, die Anlage dem „Modellbahn/Modellbau-Fachpublikum“ zu zeigen.

Die eigentlichen Macher von „Holz auf der Spur“ sind (v.l.n.r.): Wolfgang Riedel vom Villinger Eisenbahn-Club e.V. ist der Mann fürs Detail und die Verlegung von Gleisen, achtet auf die Vorbildtreue. Jörg Hammes ist Projektleiter bei der LGS und „Erfinder“ von „Holz auf der Spur“ und ist vorwiegend mit der Landschaftsgestaltung beschäftigt. Als Förster betreibt er Waldbau nicht nur im Modell. Michael Mäder ist Lehrbeauftragter für die Modulbahn-AG der Astrid-Lindgren-Schule Dauchingen und die Seele des Ganzen. Ohne Ihn läuft nichts!). Jörg-Dieter Klatt vom Villinger Eisenbahn-Club e.V. ist der Allrounder mit Schwerpunkt (Fein-)Mechanik und Elektrik. Schlussendlich sorgt Holger Dippong in den Bereichen Elektrik und Elektronik auf und unter der Anlage seit Herbst 2016 für die notwendigen Kontakte. Nicht auf dem Bild vertreten ist der Schweizer Hugo Rossel, der seit Januar 2017 uns beim Segment- und Landschaftsbau unterstützt. *Homepage: www.holzaufderspur.de*

Modellbahnen in Perfektion

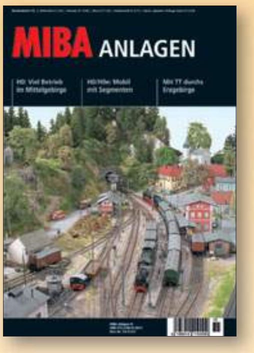


Gleich fünf Anlagen der Spitzenklasse hat die MIBA-Redaktion für Sie in dieser Ausgabe zusammengefasst. Neben den zwei großen Berichten über Anlagen nach deutschen Vorbildern blicken wir dabei auch ausführlich „über den Zaun" in das benachbarte Ausland.

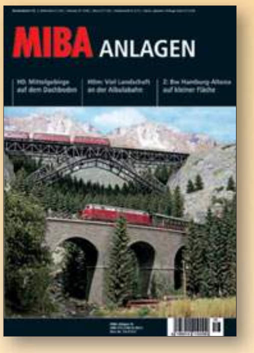
Tombroekstraat ist eine Überlandbahn in H0m, die in Belgien verkehrte. Clutton ist ein kleiner Landbahnhof in Sumerset an der Strecke Bristol–Frome, erbaut im typisch englischen Maßstab 1:76. Wim Laanstra ist den Lesern dieser Reihe bereits bestens bekannt durch den Bahnhof Weilburg. Nun hat er auch das zweite Projekt fertig, den Bahnhof Calw. Kautenbach in Luxemburg ist eine ländliche Anlage im Tal der Wiltz. Hier ist eine eingleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn nachgebildet. Der moderne Betrieb spielt in den 80er-Jahren. Der N-Bahn-Club Ortenau e.V. wählte als Thema für die große Modulanlage besonders schöne Stellen der ohnehin großartigen Schwarzwaldbahn.

Und das alles in einer Detaillierung, die man in kleinen Maßstäben selten sieht. Alles in allem also ein Heft mit großer Bandbreite, aber stets auf Topniveau.

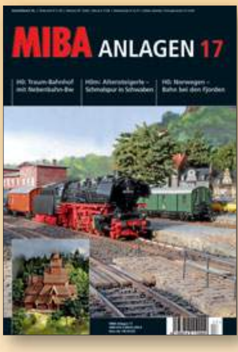
100 Seiten im DIN-A4-Format, Drahtheftung,
über 200 Abbildungen
Best.-Nr. 150 87336 | € 10,–



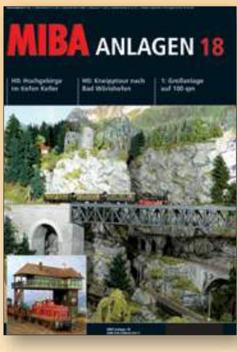
MIBA-Anlagen 15
Präsentiert werden drei gestalterisch und betrieblich herausragende Anlagen: eine technisch perfekte H0-Anlage in romantischer Landschaft, eine an sächsischen Vorbildern orientierte H0/H0e-Anlage und eine TT-Anlage mit zweigleisiger Hauptstrecke im Mittelgebirge.
Best.-Nr. 150 87331 · € 10,–



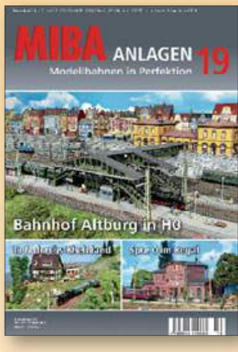
MIBA-Anlagen 16
Gezeigt werden eine H0-Anlage in Epoche III von Robert Fischer mit viel Verkehr, die Albula-Bahn in H0m von Tom Wäfler in der grandiosen Schweizer Bergwelt und das Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona von Rainer Tielke auf einer Fläche von nur 5,0 x 1,5 m im Maßstab 1:220!
Best.-Nr. 150 87332 · € 10,–



MIBA-Anlagen 17
Drei weitere Anlagen der Spitzenklasse: • Das klassische Bahnbetriebswerk der Epoche III orientiert sich eng an konkreten Vorbildern im Spessart • Eine vorbildlich gebaute H0m-Anlage in Württemberg • Bahnen und Fjorde in Norwegen in einer spektakulären Landschaft.
Best.-Nr. 150 87333 · € 10,–



MIBA-Anlagen 18
Drei Anlagen mit unterschiedlicher Konzeption: Verblüffend abwechslungsreicher Betrieb auf einer H0-Anlage mit steilen Felswänden · Streng nach Vorbild: der Bahnhof Bad Wörishofen · Gewaltige Spur-1-Anlage auf 100 qm mit ausgedehnten Bahnhöfen und Streckenteilen.
Best.-Nr. 150 87334 · € 10,–



MIBA-Anlagen 19
Drei Anlagen, drei Baugrößen
Drei Anlagen, drei Baugrößen (Baugröße H0, N und 0), drei Themen – eine Gemeinsamkeit: vorbildlicher Betrieb und herausragende Gestaltung machen dieses Anlagentrio zu einer Attraktion für alle Modellbahn-Interessierten.
Best.-Nr. 150 87335 · € 10,–

www.facebook.com/vgbahn

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81-0, Fax 0 81 41/5 34 81-100, E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL